



Piia Karjalainen

Hoidon kilpailutus -arviointi



Piia Karjalainen

Hoidon kilpailutus -arviointi

Sisäisiä julkaisuja 22/2004

Tiehallinto

Helsinki 2004

Verkkojulkaisu pdf
ISSN 1458-1561
TIEH 4000421-v

Helsinki 2004

www.tiehallinto.fi

Tiehallinto
Hankinta
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelinvaihde 0204 2211

TIIVISTELMÄ

Yleisten teiden hoito avattiin kilpailulle vuonna 2001, ja siirtymäkauden jälkeen vuonna 2004 kaikki hoidon alueurakoitsijat valitaan kilpailuttamalla. Hoidon kilpailun avaaminen onnistui tavoitteiden mukaisesti, eikä siirtymäkaudella koettu markkinahäiriöitä. Muutokset olivat hallittuja ja myönteisessä mielessä sangen merkittäviä. Alan toimijat ovat omaksuneet uudet toimintatavat ja tilaajan vaatimukset varsin hyvin, mikä antaa erinomaiset mahdollisuudet markkinoiden kehittymiselle jatkossakin.

Vuosittain joka viides tarjouksen jättänyt urakoitsija voitti vähintään yhden urakan. Voittaneista urakoitsijoista kolme on maakunnallisia tai pieniä urakoitsijoita ja neljä isoja valtakunnallisia toimijoita. Lisäksi pienempien yritysten muodostama aliurakoitsijakenttä on laajasti pääurakoitsijoiden käytössä.

Siirtymäkauden päättyessä Tieliikelaitos on edelleen johtavassa markkina-asemassa hoidon markkinoilla, runsaan 75 prosentin markkinaosuudella. Yksityisistä urakoitsijoista YIT Rakennus Oy:lla on markkinoista hallussaan 12 prosenttia ja NCC Roads Oy:lla 6 prosenttia, muiden yksityisten urakoitsijoiden markkinaosuudet ovat prosentin luokkaa. Markkinaosuuksissa on tosin hyvin voimakkaita paikallisia ja alueellisia vaihteluja.

Veronmaksajille hoidon kilpailun avaaminen tuotti tielaitosuudistuksella tavoitellun 34 miljoonan euron vuosisäästön. Hintakilpailu on kiristynyt kilpailutusajanjaksolla. Erityisesti yksityisten kesken hintakilpailu on tiukkaa.

Tieliikelaitos on selvä laatujohtaja hoidon markkinoilla. Siirtymäkaudella valtakunnan laajuisesti toimivien yritysten pistekeskiarvo on laskenut; paikallisilla yrityksillä sitä vastoin noussut. Kilpailun voidaan odottaa kiristyvän tulevaisuudessa.

Siirtymäkaudella on kokeiltu niin kestoaltaan kuin laajuudeltaankin erisuuruisia urakoita. Pienet ja lyhyempikestoiset urakat ovat herättäneet keskimääräistä enemmän paikallisten urakoitsijoiden kiinnostusta. Toisaalta suuret hankkeet luovat edellytyksiä tuottajien innovaatioille. Markkinat kehittyvät myönteisesti kun kilpailutettavana on monipuolisesti erilaisia urakoita.

ESIPUHE

Tielaitosuudistuksessa yleisten teiden hoidon kilpailun avaamiselle asetettiin tavoitteeksi 34 miljoonan euron vuosisäästö ja markkinahäiriötön kehitys. Tavoitteen saavuttamiseksi kilpailun avaaminen ohjelmoitiin siirtymäkaudelle 2001 - 2004 niin, että viimeisestä siirtymävuodesta lähtien kaikki hoitourakoitsijat valitaan kilpailuttamalla.

Hoidon hankintaa on kehitetty Tiehallinnon hankintastrategian mukaisesti ajallisesti, alueellisesti ja sisällöllisesti laajempiin kokonaisuuksiin. Tämä on tehty hallitusti, pilottien ja valtakunnallisen koordinoinnin kautta. Tänäpä voi-daankin jo sanoa, että hoidon alueurakoista on tullut kunnossapidon alueurakoita.

Markkinoiden toimivuus ei ole ainoastaan alalla toimivien tuottajien etu, vaan vähintään yhtä tärkeää se on myös tilaajalle ja tienkäyttäjälle. Mitä edullisemmin laadukkaat tienpidon tuotteet saadaan ostettua, sitä parempaa vastinetta veronmaksajat saavat rahoilleen.

Kilpailutilanteen jatkuva seuraaminen ja tarvittaessa myös kilpailun edistäminen käytettävissä olevin keinoin kuuluu julkisen hankintayksikön tehtäviin. Kilpailun toimivuudesta raportoidaan liikenne- ja viestintäministeriölle vuosittain. Vuodesta 2002 alkaen on tehty julkinen kilpailutuksen arviointi –raportti, jonka analyttisten tietojen avulla hoidon hankintaa on voitu kehittää sekä Tiehallinnon sisäisin päätöksiin, että alan toimijoiden kanssa käydyin keskusteluin.

Tämänvuotisen raportin on tehnyt Piia Karjalainen Tiehallinnon keskushallinnosta. Raportin ensimmäisessä osassa analysoidaan vuoden 2004 kilpailutusta ja toisessa osassa tiivistetään kokonaiskuva markkinoiden toimivuudesta siirtymäkaudella.

Helsingissä elokuussa 2004

Seppo Toivonen
ylitarkastaja

Sisältö

I	JOHDANTO	8
II	HOIDON KILPAILUTUS 2004	9
1	YLEINEN KILPAILUTILANNE	9
2	TARJOUSKILPAILU URAKOITSIJOITTAIN JA ALUEITTAIN TARKASTELTUNA	10
3	LAATUKILPAILU	17
4	HINTAKILPAILU	27
5	TOISTA KERTAA KILPAILUTETUT URAKAT	30
6	SOPIMUSKAUDEN PITUUDEN JA URAKKASISÄLLÖN VAIKUTUS TARJOUSKILPAILUUN	31
7	PILOTIT	34
8	TIEHALLINNON KIINTEISTÖJEN KÄYTTÖ	35
9	PÄÄTELMÄT	36
III	HOIDON KILPAILUTUS SIIRTYMÄKAUDELLA 2001 - 2004	37
10	MARKKINAKEHITYS KAIKKIAAN	37
11	MARKKINOIDEN ALUEELLINEN TARKASTELU	40
12	LAATUKILPAILU	41
13	HINTAKILPAILU	44
14	MUITA KOKEMUKSIA	46
	14.1 Erimittaiset sopimuskaudet kilpailutuksessa	46
	14.2 Pilotit	46
15	PÄÄTELMIÄ	46
16	LIITTEET	49

I JOHDANTO

Tielaitosuudistuksen mukaisesti yleisten teiden hoitoa on avattu kilpailulle vuodesta 2001 alkaen. Tavoitteena on ollut luoda tienpidon alalle aidosti toimivat markkinat. Tieliikelaitoksen kanssa sovituista niin kutsutuista neuvottelu-urakoista luovutaan vuoden 2004 loppuun mennessä ja kaikki kunnossapidon alueurakoiden urakoitsijat valitaan vastedes kilpailuttamalla. Kilpailun avaaminen on vaatinut tilaajalta huolellista hankintojen suunnittelua, jotta kokonaistaloudellisuuden kriteerit täyttyisivät ja toimialan markkinat kehittyisivät terveesti.

Yleisten teiden hoidon vuosittainen volyymi on noin 200 miljoonaa euroa. Perusperiaatteena kilpailua avattaessa on ollut säilyttää yksittäiset urakat 500 – 1500 tiekilometrin suuruisina. Aluksi kilpailutetut urakat olivat kestoltaan kolmivuotisia, mutta siirtymäkauden aikana on kokeiltu erimittaisia urakoita, sekä optiovuosien sisällyttämistä urakoihin. Siirtymäkauden aikana on urakoihin lisäksi kokeiluluontoisesti sisällytetty erilaisia pilotteja, joiden käyttöönottoa voidaan saatujen kokemusten perusteella harkita laajemminkin.

Tässä raportissa tarkastellaan kilpailun avaamisen onnistumista tienhoidon markkinoilla. Osassa II, Hoidon kilpailutus 2004, tarkastellaan vuoden 2004 kilpailutuskierrosta ja sen erityispiirteitä. Osassa III, Hoidon kilpailutus siirtymäkaudella 2001 - 2004, on analysoitu kilpailun avaamisen onnistumista kokonaisuudessaan.

II HOIDON KILPAILUTUS 2004

1 YLEINEN KILPAILUTILANNE

Taulukko 1. Vuonna 2004 kilpailutetut hoitourakat

urakoita	38
ilmoittautuneita urakoitsijoita	25
hylättyjä	0
tarjouksen jättäneitä urakoitsijoita	21
% tarjouspyynnön saaneista	84
tarjouksia	189
hyväksytyjä tarjouksia	178
% kaikista tarjouksista	94
hyväksytyjä tarjouksia/urakka	4,7
hyväksytyn tarjouksen jättäneet urakoitsijat	20
% tarjouspyynnön saaneista	80
% tarjouksen jättäneistä	95
tarjouspalkkioita maksetaan	119
% kaikista tarjouksista	63
eri urakoitsijoita	18
% tarjouksen jättäneistä	86
voittajia	5
% tarjouksen jättäneistä	24
Tieliikelaitoksen voittamat urakat	27
% urakoiden määrästä	71
% urakoiden keskimääräisestä arvosta ¹	72
% urakoiden koko arvosta ²	73

Tänä vuonna osa urakoista kilpailutettiin ensimmäistä kertaa, mutta joukossa oli myös 22 sellaista urakkaa, jotka oli kertaalleen kilpailutettu jo vuonna 2001. Tielaitosuudistuksen siirtymäkausi on hoidon osalta näin ollen päättynyt. Tieliikelaitoksen kanssa sovitut niin sanotut neuvottelu-urakat on saatettu päätökseen ja vastedes kaikkien alueurakoiden urakoitsijat valitaan kilpailutuksen avulla.

Tarjouskilpailuun ilmoittautui kaiken kaikkiaan 25 urakoitsijaa, mikä on hieman enemmän kuin viime vuonna (21 kpl), mutta vähemmän kuin kahtena ensimmäisenä kilpailutusvuonna, vaikka kilpailutettavia urakoita oli tänä vuonna ennätyselliset 38 kappaletta. Ilmoittautuneista urakoitsijoista ketään ei hylätty esikarsintavaiheessa eli kaikkien referenssit ja toimintahistoria todettiin riittäviksi urakoiden toteuttamiseen. Ilmoittautuneista urakoitsijoista 20 jätti hyväksytyn tarjouksen ja yhden tarjoajan kaikki tarjoukset hylättiin, sillä vaaditut 400 laatupistettä eivät niiden osalta täytyneet. Tarjoajien määrä

¹ Saadaan laskemalla urakan keskimääräinen vuosihinta.

² Saadaan laskemalla urakan koko hinta.

nousi viime vuodesta kuudella. Neljä ilmoittautunutta urakoitsijaa ei jättänyt tarjousta.

Tarjouksia saatiin kaiken kaikkiaan 189 kappaletta, joista 178 ylitti hyväksymisrajan. Hyväksytyjä tarjouksia tuli keskimäärin 4,7/urakka, joka on enemmän kuin kertaakaan aiemmin, vaikka toiminnallisen kuvauksen hyväksymisrajaa nostettiin tänä vuonna aiemmasta 350 pisteestä 400 pisteeseen.

Tarjouspalkkioita maksetaan tänä vuonna 119 kappaletta. Mikäli tarjoushinnan ero edullisimpaan tarjoushintaan on yli 30 prosenttia, ei tarjouspalkkiota myönnetä. Tällä perusteella 21 tarjousta jäi ilman palkkiota. Tarjouspalkkiota jäivät näiden lisäksi voittaneet sekä hylätyt tarjoukset. Kaiken kaikkiaan 83 prosenttia tarjouksista tuotti urakoitsijalle joko tarjouspalkkion tai voitettun urakan. Kaksi tarjouksen jättäneistä urakoitsijoista jäi kokonaan ilman tarjouspalkkiota. Tarjouspalkkio on 5 000 euroa.

Vuosi vuodelta kohonnut tarjousaktiivisuus sekä laadukkaiden tarjousten määrä kertoo markkinoiden muodostumisesta. Urakoitsijoiden laatutuntemus kasvaa kokemuksen karttuessa jatkuvasti ja jatkossa hyväksytyjä tarjouksia/urakka saadaan todennäköisesti nykyistäkin enemmän.

2 TARJOUSKILPAILU URAKOITSIJOITTAIN JA ALUEITTAIN TARKASTELTUNA

Tänä vuonna Tieliikelaitos, YIT Rakennus Oy ja NCC Roads Oy jättivät tarjouksen jokaiseen alueurakkaan, joten kaikissa urakoissa saatiin vähintään kolme tarjousta. Viime vuonna kaikkiin urakoihin tarjouksensa jättivät Tieliikelaitos ja YIT Rakennus Oy. Sitä vastoin NCC Roads Oy:n tarjousaktiivisuus kasvoi huomattavasti viime vuodesta, jolloin se jätti tarjouksen 12 urakkaan.

Tarjouskilpailun voitti tänä vuonna viisi eri urakoitsijaa. Tieliikelaitos vei voiton 27 urakassa, eli 71 prosentissa urakoiden määrästä. Muita usean urakan voittajia olivat YIT Rakennus Oy (kuusi voitettua urakkaa) ja NCC Roads Oy (kolme voitettua urakkaa). Traktoriurakointi Veljekset Määttä Ay sekä Savon Kuljetus Oy voittivat molemmat yhden alueurakan: siten vajaa neljännes eli 24 prosenttia tarjouksen jättäneistä urakoitsijoista voitti vähintään yhden urakan. Vuonna 2003 voittajia oli 4 kappaletta eli 27 prosenttia tarjouksen jättäneistä.

Tänä vuonna kilpailutukseen osallistui viisi urakoitsijaa, jotka eivät olleet mukana viime vuonna. Nämä olivat Kuusamon KTK Oy, Meri-Lapin Kuljetus Oy, Kuljetuspudas Oy, Työyhteisliittymä Kärkkäinen & Pelkonen ja AS Teho. Osa näistä on kuitenkin ollut mukana aikaisempina vuosina. Näistä urakoitsijoista kukaan ei saanut alueurakkaa hoidettavakseen. Tänä vuonna kilpailuun osallistui ensimmäistä kertaa myös ulkomainen yritys, kun virolainen AS Teho jätti tarjouksensa kolmeen alueurakkaan. AS Tehon kaikki tarjoukset hylättiin laatupisteiden perusteella; niinpä muun muassa tieto virolaisyhtyrityksen tarjousten hintatasosta jäi saamatta.

Taulukko 2. Tarjoukset ja voitettut urakat urakoitsijoittain

urakoitsija	tarjouk- sia ³	voitettuja urakoita	voitot/ tarjouk- set, %
Useassa tiepiirissä tarjonneet urakoitsijat:			
Tieliikelaitos	38	27	71
NCC Roads Oy	38	3	8
YIT Rakennus Oy Infrapalvelut	38	6	16
Skanska Asfaltti Oy	19	0	0
RTA-Rakennus ja Kuljetus Oy	6	0	0
Työyhtymä Maanrakennusliike Raimo T.A. Virtanen ja Maanrakennus Rasmus	5	0	0
Lemminkäinen Oyj	7	0	0
Kesälahden Maansiirto Oy	5	0	0
Andament Oy	4	0	0
Veljekset Karjalainen Oy	7	0	0
AS Teho	3	0	0
Yhdessä tiepiirissä tarjonneet urakoitsijat:			
Napapiirin kuljetus Oy	4	0	0
A ja E Koukkula Oy	2	0	0
Lapin Kuljetus Oy	1	0	0
Savon Kuljetus Oy	2	1	50
TYL Kärkkäinen & Pelkonen	4	0	0
Kuljetuspudas Oy	1	0	0
Traktoriurakointi Veljekset Määttä Ay	2	1	50
Kuljetuspolar Oy	1	0	0
Meri-Lapin Kuljetus Oy	1	0	0
Kuusamon KTK Oy	1	0	0
yhteensä	189	38	20

Paikallisina urakoitsijoina voidaan pitää sellaisia pieniä tai keskisuuria yrityksiä, jotka osallistuivat tarjouskilpailuun vain yhden tiepiirin urakoissa. Ne jättivät tarjouksen keskimäärin kahteen urakkaan. Vain yhden tarjouksen jättäneitä urakoitsijoita oli viisi. Kaikista tarjouksen jättäneistä oli paikallisia urakoitsijoita vajaa puolet. 12 urakkaan (32 %) saatiin paikallisen urakoitsijan tarjous.

Keskimäärin joka viides tarjous voitti tarjouskilpailun. NCC Roads Oy voitti tarjouskilpailun vain kahdeksassa prosentissa ja YIT Rakennus Oy 16 prosentissa osallistumistaan urakoista. Viime vuoden voittajista Skanska Asfaltti Oy ei tänä vuonna voittanut yhtään alueurakkaa, vaikka osallistui tarjouskilpailuun 19 urakassa. Toisaalta paikallisista urakoitsijoista Savon Kuljetus Oy ja Traktoriurakointi Veljekset Määttä Ay jättivät tarjouksen kahteen alueurak-

³ Tässä on otettu huomioon sekä hyväksytyt että hylätyt tarjoukset.

kaan ja voittivat molemmat yhden tarjouskilpailun. Näiden urakoitsijoiden kohdalla voittoprosentti (voitot/tarjoukset) oli siis huomattavan korkea, peräti 50 prosenttia. Tämä kannustanee muitakin paikallisia urakoitsijoita vastaisuudessa aktiiviseen kilpailuun.

Taulukko 3. Urakoitsijoiden markkinaosuudet vuoden 2004 kilpailutuksessa

urakoitsija	markkinaosuus koko tarjoushinnan mu- kaan		markkinaosuus vuosittai- sen tarjoushinnan mu- kaan ⁴	
	M€	%	M€	%
Tieliikelaitos	224,52	73,5	44,43	71,8
YIT Rakennus Oy	45,35	14,8	10,05	16,2
NCC Roads Oy	29,18	9,5	5,20	8,4
Savon Kuljetus Oy	2,65	0,9	0,94	1,5
Traktoriurakointi Veljekset Määttä Ay	3,84	1,3	1,26	2,0
yhteensä	305,54	100,0	61,88	100,0

Tienpidon markkinat ovat edelleen melko ohuet ja erittäin voimakkaasti keskittyneet. Tieliikelaitoksen markkinaosuus on 74 prosenttia tänä vuonna kilpailutettujen urakoiden koko tarjoushinnasta ja 72 prosenttia näiden urakoiden vuosittaisesta tarjoushinnasta. Suurin yksityinen urakoitsija on YIT Rakennus Oy, jonka markkinaosuus on 15 prosenttia koko tarjoushinnasta ja 16 prosenttia vuosittaisesta tarjoushinnasta. NCC Roads Oy:lla on vajaan kymmenen prosentin markkinaosuus. Savon Kuljetus Oy:n sekä Traktoriurakointi Veljekset Määttä Ay:n molempien markkinaosuudet ovat alle kaksi prosenttia.

Taulukko 4. Tieliikelaitoksen markkinaosuus tiepiireittäin vuonna 2004 kilpailutetuissa urakoissa

tiepiiri	urakoiden määrästä, %	urakoiden koko arvosta, %
U	50	62
T	80	75
KaS	75	76
H	100	100
SK	40	58
KeS	100	100
V	67	61
O	83	92
L	50	41

Tieliikelaitoksella on tänä vuonna kilpailutetuissa urakoissa 100 %:n markkinaosuus Hämeen lisäksi Keski-Suomessa, jossa YIT Rakennus Oy menetti urakkansa Tieliikelaitokselle. Sitä vastoin Uudellamaalla, Lapissa ja Savo-Karjalassa markkinaosuus on huomattavasti pienempi.

⁴ Laskettu urakan kolmannen vuoden mukaan.

Tieliikelaitoksen markkinaosuus on säilynyt merkittävänä. Tämän vuoden kilpailutuksessa YIT Rakennus Oy kasvatti markkinaosuuttaan 10 prosentista noin 15 prosenttiin. Samoin NCC Roads Oy:n markkinaosuus on kaksinkertaistunut kuluneen vuoden aikana.

Yksityisen sektorin voittamat urakat olivat viime vuoden tapaan keskimääräistä urakkaa hieman pienempiä niin vuosittaisen tarjoushinnan kuin koko urakan tarjoushinnan mukaisesti tarkasteltuna; kuitenkin YIT Rakennus Oy:n voittama Espoon urakka on tiestöltään erittäin vaativa. Vuositasolla kaikkien hoitourakoiden keskimääräinen arvo oli 1,73 miljoonaa euroa ja yksityisen sektorin voittamien hoitourakoiden keskimääräinen arvo 1,67 miljoonaa euroa.

Urakoittain hyväksytyjen tarjousten jakauma oli vuonna 2004 seuraava:

3 hyväksyttyä tarjousta 8 urakassa,
4 hyväksyttyä tarjousta 12 urakassa,
5 hyväksyttyä tarjousta 7 urakassa,
6 hyväksyttyä tarjousta 7 urakassa,
7 hyväksyttyä tarjousta 3 urakassa ja
8 hyväksyttyä tarjousta 1 urakassa.

Hyväksytyjen tarjousten lukumäärä oli suurempi kuin viime vuonna. Tänä vuonna jokaiseen urakkaan saatiin vähintään kolme hyväksyttyä tarjousta. Lisäksi tänä vuonna saatiin Rovaniemen urakkaan peräti 8 hyväksyttyä tarjousta. Kemin RDA- pilottuurakan tarjouskilpailuun ilmoittautui peräti 10 urakoitsijaa, joista kolme ei kuitenkaan lopulta jättänyt tarjousta.

Taulukko 5. Alueurakat tiepiireittäin

tiepiiri	urakat	tarjoukset yhteensä	hyväksytty tarjoukset	hyväksytyt tarjoukset/urakka	hyväksytyt tarjoukset/kaikki tarjoukset, %
U	4	19	17	4,3	89
T	5	24	22	4,4	92
KaS	4	16	16	4,0	100
H	4	23	18	4,5	78
SK	5	23	23	4,6	100
KeS	3	10	9	3,0	90
V	3	13	13	4,3	100
O	6	33	33	5,5	100
L	4	28	27	6,8	96

Urakoita oli kilpailutettavana kussakin tiepiirissä kolmesta kuuteen kappaletta. Edellisvuosien tapaan eniten kiinnostusta herättivät pohjoisten tiepiirien urakat: Oulun tiepiirissä saatiin 5,5 ja Lapin tiepiirissä peräti 6,8 hyväksyttyä tarjousta urakkaa kohti. Oulun piirin kuuteen alueurakkaan saatiin tarjoukset yhteensä 11 eri urakoitsijalta. Niinpä useassa tiepiirissä tarjonneiden urakoitsijoiden osuus oli Lapin tiepiirissä vain 56 prosenttia, ja Oulussakin yli kolmannes tarjouksista tuli paikallisilta urakoitsijoilta. Uudenmaan, Kaakkois-Suomen, Hämeen, Keski-Suomen ja Vaasan tiepiireissä ei tarjouskilpailuihin osallistunut yhtään paikallista urakoitsijaa. Vähiten tarjouskilpailuun osallis-

tuneita urakoitsijoita oli Keski-Suomen tiepiirissä: siellä kolmeen urakkaan tarjouksen jätti yhteensä 4 eri urakoitsijaa, ja urakkaa kohti hyväksyttyjä tarjouksia saatiin keskimäärin 3. Savo-Karjalan tiepiirissä kilpailu urakoitsijoiden välillä näytti olevan erittäin tasaista ja piirin viisi urakkaa jakautuivat neljän eri urakoitsijan vastuulle.

Kaakkois-Suomen, Savo-Karjalan, Vaasan ja Oulun tiepiireissä kaikki tarjoukset olivat hyväksyttäviä. Eniten hylättyjä tarjouksia tuli Hämeen tiepiirissä, jossa hylättiin 5 tarjousta eli 22 prosenttia tarjouksista

Taulukko 6. Tarjoajat tiepiireittäin

tiepiiri	tarjoajat	useassa tiepiirissä tarjonneita tarjoajia tarjoajia, %	voittajat
U	8	100	2
T	8	88	2
KaS	5	100	2
H	7	100	1
SK	6	83	4
KeS	4	100	1
V	5	100	2
O	11	64	2
L	9	56	2

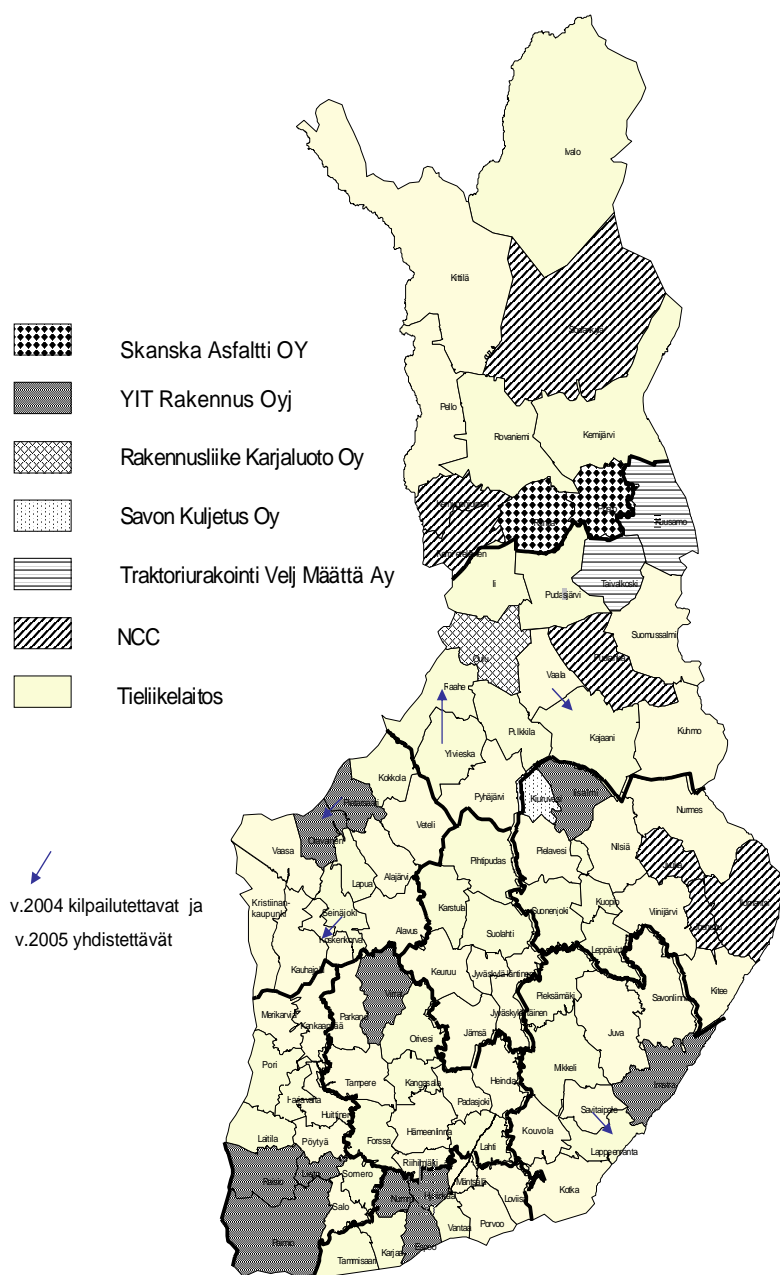
Taulukko 7. Alueelliset markkinaosuudet vuosittaisen tarjoushinnan mukaan 1.10.2004

tiepiiri	Tieliikelaitos, %	YIT Rakenus Oy, %	NCC Roads Oy, %	Skanska Oy, %	Savon Kuljetus Oy, %	Rakennusliike Karjaluo Oy, %	Traktoriurakointi Veljekset Määttä Ay, %
U	59	41					
T	68	32					
KaS	89	11					
H	91	9					
SK	68	9	19		4		
KeS	100						
V	91	9					
O	72		7			11	10
L	65		24	11			
yht.	78	12	6	1	1	1	1

Kuviossa 1 on nähtävissä markkinoiden alueellinen jakautuminen eri urakoitsijoille 1.10.2004⁵. Tieliikelaitoksen hallussa on kolme neljäsosaa hoitourakoista. Etelä- ja Länsi-Suomessa Tieliikelaitoksen lisäksi vain YIT Rakenus Oy:lla on hoidettavia urakoita. Sen sijaan Itä- ja Pohjois-Suomessa markkinat ovat jakaantuneemmat. NCC Roads Oy:lla on urakoita Savo-

⁵ Tässä on siis otettu huomioon kaikki käynnissä olevat alueurakat.

Karjalan, Oulun ja Lapin tiepiireissä. Rakennusliike Karjaluoto Oy:lla on yksi urakka Oulun tiepiirissä, jossa ovat myös Traktoriurakointi Veljekset Määttä Ay:n kaksi vierekkäin sijaitsevaa hoitourakkaa. Skanskan kaksi urakkaa sijaitsevat Lapissa. Keski-Suomen kaikki hoitourakat ovat Tieliikelaitoksen vastuulla.



Kuvio 1. Kunnossapidon alueurakat 2004 – 2005

Taulukko 8. Kunnossapidon alueurakat vuosikustannuksella mitatun urakkakoon mukaan

urakan koko	urakoita	tarjoajia	useassa tiepiirissä tarjonneita tarjoajia, %	tarjouksia	hyväksytyjä tarjouksia/urakka	voittajia	TLL:n voittamat, %
pienet urakat (alle 1,5 M€)	16	18	56	86	5,0	5	69
suuret urakat (yli 1,5 M€)	22	17	65	103	4,5	3	73

Taulukossa 6 on tarkasteltu kunnossapidon alueurakoiden kilpailutilannetta urakkakoon mukaan. Pieniksi urakoiksi on luokiteltu voittotarjouksen vuosihinnalta alle 1,5 miljoonan euron urakat. Yli 1,5 miljoonan euron urakat on puolestaan luokiteltu suuriksi ja vaativiksi. Hyväksytyjä tarjouksia saatiin jonkin verran enemmän pienissä urakoissa, keskimäärin 5 tarjousta/urakka. Paikallisten urakoitsijoiden osuus tarjoajista oli pienissä urakoissa suurempi kuin suurissa urakoissa.

Huomionarvoista on, että urakkakoko näyttää vaikuttavan paikallisten urakoitsijoiden tarjousaktiivisuuteen. Markkinoita avattaessa on pyritty kiinnittämään huomiota siihen, että urakat pysyisivät kohtuullisen kokoisina, ja säilyttämään niin kutsuttuja sisääntulourakoita. Havaintojen perusteella käytetty strategia on perusteltu.

3 LAATUKILPAILU

Kunnossapidon alueurakoitsijat valitaan kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteella eli hinnan lisäksi valintaan vaikuttaa myös laatu. Tiepiirien asiantuntijoista koostuvat arviointiraadit arvioivat urakoitsijoiden tarjousten laadun ja pisteyttävät sen nollasta tuhanteen. Tässä vaiheessa alle 400 laatupistettä saaneet tarjoukset hylätään. Laatupisteytyksen jälkeen avataan tarjousten hintakuoret ja tarjoukset laitetaan paremmuusjärjestykseen vertailuhinnan perusteella, siten että alhaisimman vertailuhinnan saanut tarjous voittaa. Vertailuhinta muodostuu seuraavasta kaavasta:

vertailuhinta = tarjoushinta * (1-painoarvokerroin), jossa

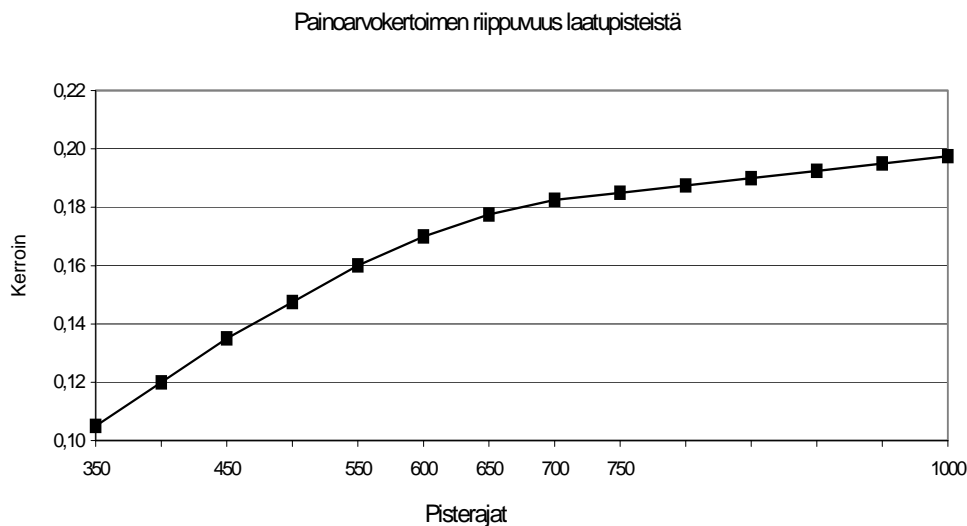
painoarvokerroin = (laatupisteet/1000) * (painoarvoprosentti/100).

Tarjousten vertailuhintaan vaikuttavien laatupisteiden painoarvokertoimet olivat samat kuin vuonna 2003:

350 - 450 laatupistettä, kerroin 0,30;

450 - 550 laatupistettä, kerroin 0,25;

550 - 600 laatu pistettä, kerroin 0,20;
 600 - 650 laatu pistettä, kerroin 0,15;
 650 - 700 laatu pistettä, kerroin 0,10;
 700 - 1000 laatu pistettä, kerroin 0,05.



Kuvio 2. Painoarvokertoimen riippuvuus laatu pisteistä

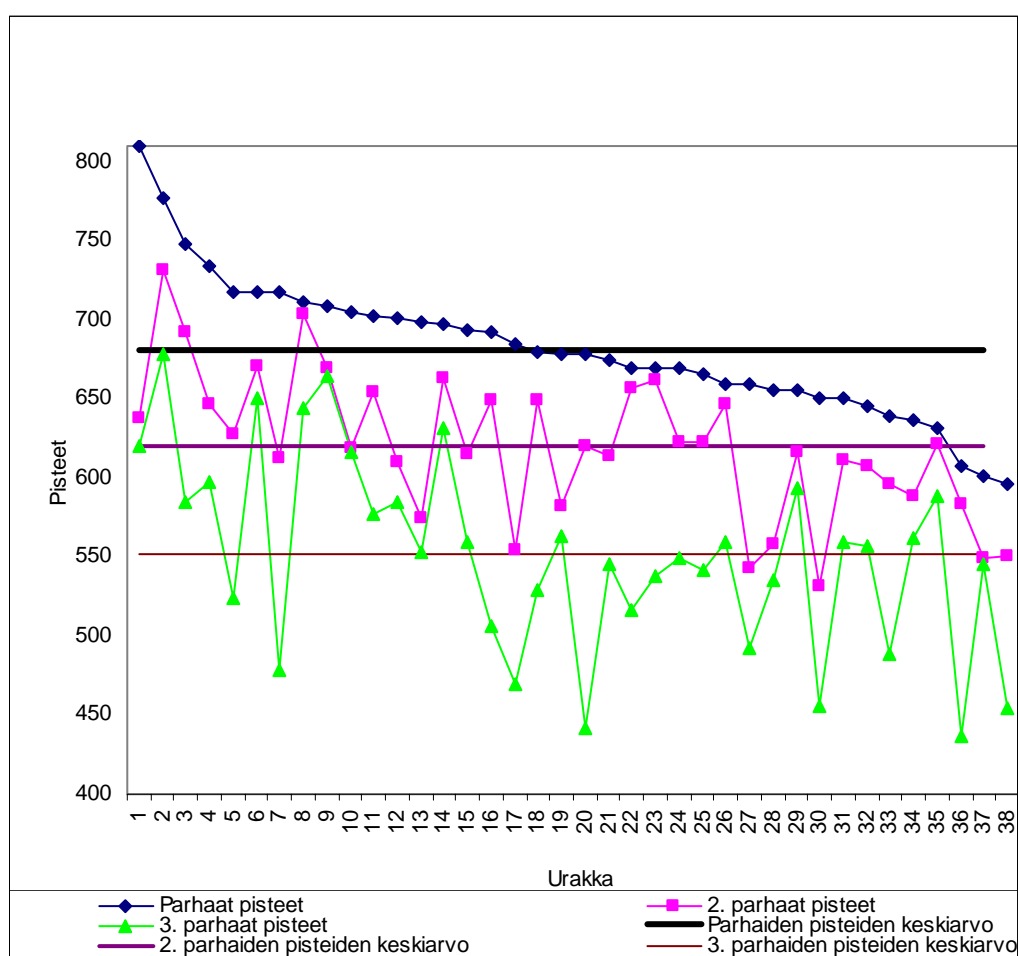
Tieliikelaitos sai korkeimmat laatu pisteet kaikissa muissa paitsi Pihtiputaan urakassa, jossa pistevoiton vei YIT Rakennus Oy. Kahdessatoista urakassa korkeimmat laatu pisteet saanut urakoitsija ei voittanut urakkaa. Kaikissa näissä urakoissa parhaat laatu pisteet saanut urakoitsija sai vertailuhinnan perusteella toisen sijan. Yhdessä urakassa tarjouskilpailun voittaneen urakoitsijan laatu pisteet olivat urakkaan osallistuneesta seitsemästä tarjouksesta vasta viidenneksi parhaat, ja kolmessa urakassa kolmanneksi parhaat.

Taulukko 9. Urakat, joissa korkeimmat laatu pisteet saanut tarjous ei voittanut

tiepiiri	Urakka	korkeimmat pisteet saanut tarjoaja	voittaja
U	Espoo	TLL	YIT Rakennus Oy
U	Nummi	TLL	YIT Rakennus Oy
T	Raisio	TLL	YIT Rakennus Oy
KaS	Imatra	TLL	YIT Rakennus Oy
SK	Kiuruvesi	TLL	Savon Kuljetus Oy
SK	Iisalmi	TLL	YIT Rakennus Oy
SK	Joensuu	TLL	NCC Roads Oy
KeS	Pihtipudas	YIT Rakennus Oy	TLL
V	Pietarsaari	TLL	YIT Rakennus Oy
O	Kuusamo	TLL	Traktoriurakointi Velj. Määttä Ay
L	Kemi	TLL	NCC Roads Oy
L	Sodankylä	TLL	NCC Roads Oy

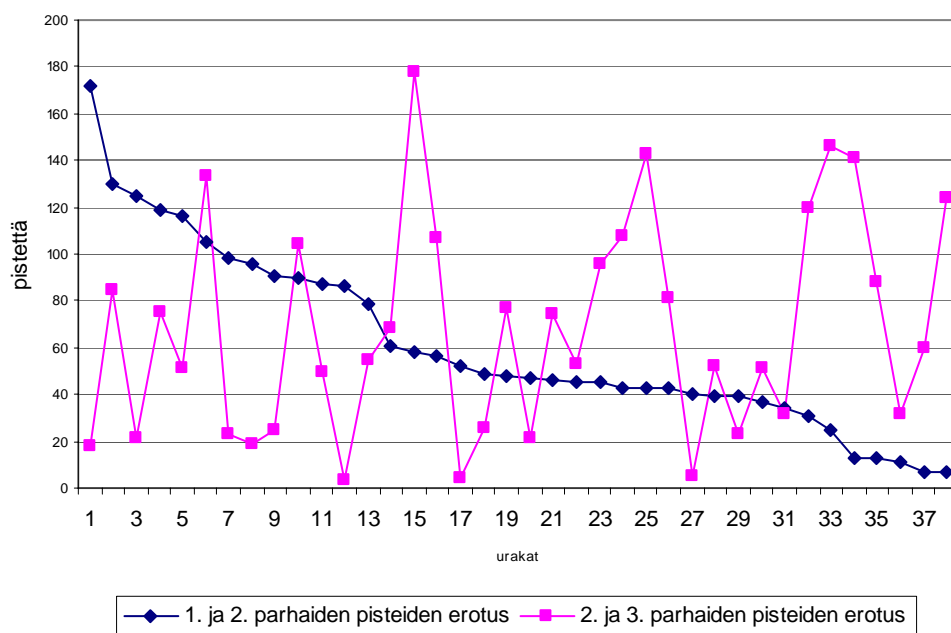
Parhaiden pisteiden keskiarvo vuonna 2004 oli 681, kun vuonna 2003 se oli 680. Vastaavasti toiseksi parhaiden pisteiden keskiarvo oli vuonna 2004 620 ja vuonna 2003 625. Korkeimmat pisteet, 810 (ainoa 800 pistettä ylittänyt tarjous), sai Tieliikelaitos Ivalossa. Viime vuoden korkein pistemäärä oli 741. Alhaisimmillaan laatupistevoiton sai tänä vuonna Tieliikelaitos Vantaalla 596 pisteellä. Vastaava luku oli viime vuonna 614 pistettä.

Tieliikelaitoksen pisteiden keskiarvo oli 681, siis sama kuin parhaiden pisteiden keskiarvo yleensä. Tieliikelaitoksen ja parhaan yksityisen tarjoajan keskimääräinen piste-ero oli 61 pistettä, joka vaikuttaa tuolla pistetasolla tarjoushintaan 0,9 prosenttia. Vastaava ero toiseksi parhaaseen yksityiseen oli 130 pistettä ja eroa tarjoushinnassa 2,4 prosenttia.



Kuvio 3. Parhaat laatupisteet urakoittain

17 urakassa ensimmäisen ja toisen välinen piste-ero oli yli 50 pistettä ja kuudessa urakassa se oli yli 100 pistettä. Kahdessa urakassa voittajan ja toiseksi tulleen piste-ero oli alle 10 pistettä. Voittajan ja toiseksi tulleen laatupisteiden piste-ero on tänä vuonna hiukan suurempi kuin viime vuonna. Muutoin laatupisteiden ero on kaventunut. Tämä näkyy muun muassa siinä, että kolmanneksi ja toiseksi parhaan laatupisteiden ero on pienentynyt, samoin kuin pistejakauma kokonaisuudessaan tiivistynyt.



Kuvio 4. Parhaiden laatupisteiden piste-erot urakoittain

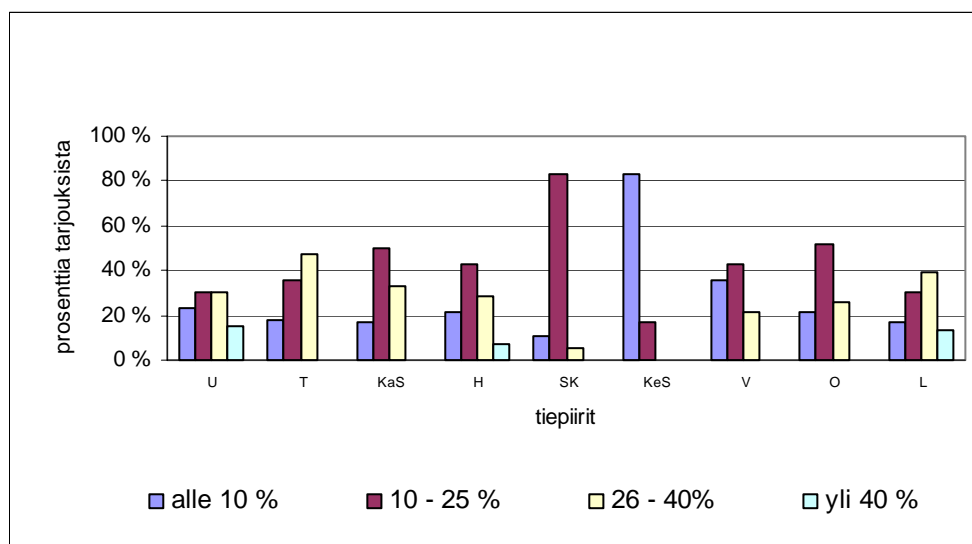
Taulukko 10. Toiseksi parhaiden laatupisteiden ero parhaisiin laatupisteisiin, jakauma

tiepiiri	alle 5 %	6 – 15 %	16 – 30 %
U	1	3	0
T	1	3	1
KaS	0	2	2
H	3	1	0
SK	0	4	1
KeS	2	1	0
V	0	3	0
O	0	6	0
L	1	2	1

Hämeessä ja Keski-Suomessa olivat toiseksi tulleen tarjouksen pisteet keskivertoa lähempänä voittajatarjouksen pisteitä. Kaakkois-Suomessa ja Savo-Karjalassa hajonta oli keskimääräistä suurempaa. Kaiken kaikkiaan 8 urakassa toiseksi tulleen tarjouksen ero voittaneeseen tarjoukseen oli alle 5 prosenttia.

Taulukko 11. Hävinneiden tarjousten lautupisteiden ero voittajan lautupisteisiin

tiepiiri	alle 10 %	10 - 25 %	26 - 40 %	yli 40 %
U	3	4	4	2
T	3	6	8	0
KaS	2	6	4	0
H	3	6	4	1
SK	2	15	1	0
KeS	5	1	0	0
V	5	6	3	0
O	5	12	6	0
L	4	7	9	3



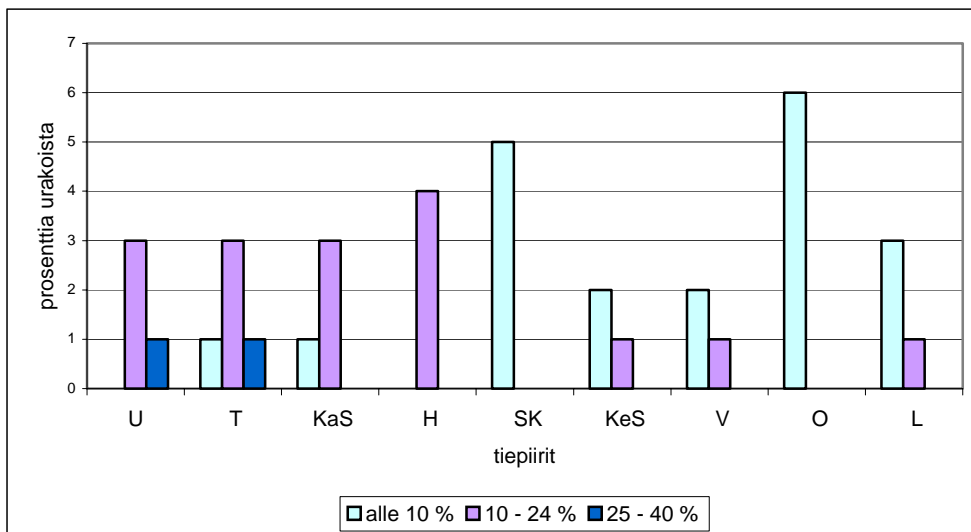
Kuvio 5. Hävinneiden tarjousten lautupisteiden ero voittajan lautupisteisiin

Vajaa puolet tarjouksista oli 10 – 25 prosentin päässä parhaimmat lautupisteet saaneesta tarjouksesta. Vain neljässä prosentissa tarjouksista parhaat lautupisteet saanut tarjous oli pisteiltään yli 40 prosenttia parempi. Tiepiireittäin tarkasteltuna lautukilpailu oli tiukinta Keski-Suomen tiepiirissä, missä lautupisteiden suhde urakan korkeimpiin lautupisteisiin oli alle 10 % 83 prosentissa tarjouksista. Myös Vaasassa lähes 40 % pisteistä oli alle 10 prosentin päässä parhaat pisteet saaneesta.

Taulukko 12. Kolmanneksi parhaiden laatupisteiden ero toiseksi parhaisiin

	alle 10 %	10 – 24 %	25 – 40 %
U	0	3	1
T	1	3	1
KaS	1	3	0
H	0	4	0
SK	5	0	0
KeS	2	1	0
V	2	1	0
O	6	0	0
L	3	1	0

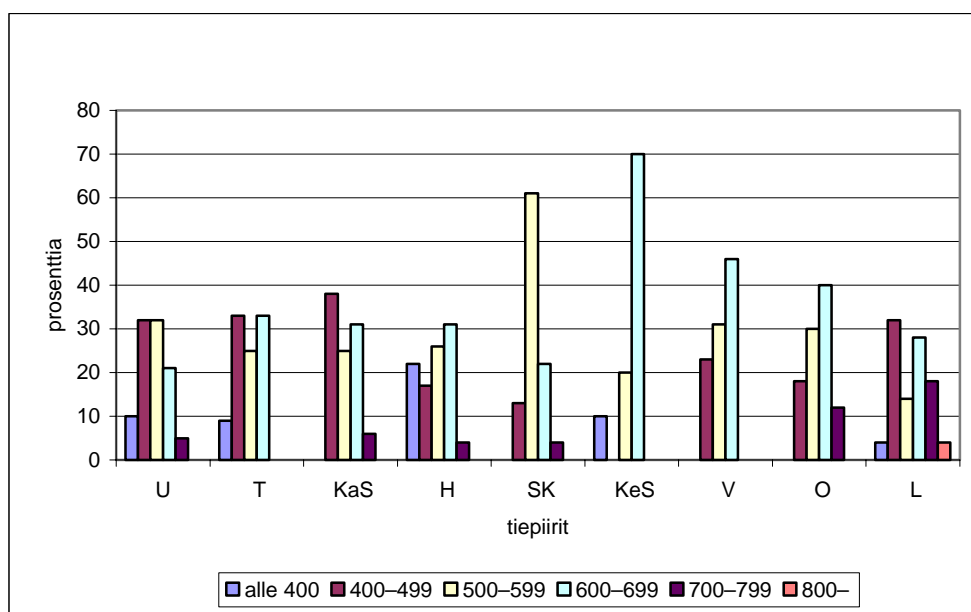
Tieliikelaitos sai parhaat pisteet kaikissa muissa paitsi yhdessä alueurakassa, joten kolmanneksi parhaiden laatupisteiden ero toiseksi parhaisiin laatupisteisiin kertoo käytännössä yksityisen sektorin laatukilpailun kireydestä. Suurimmassa osassa, 20 urakassa, oli laatupisteiltään kolmanneksi ja toiseksi parhaan tarjouksen välillä eroa alle 10 prosenttia. Kireintä yksityisen sektorin laatukilpailu oli Savo-Karjalassa ja Oulussa. Laatupisteiltään kolmas ja toiseksi paras tarjous olivat kaikissa urakoissa 40 prosentin sisällä toisistaan ja ainoastaan kahdessa urakassa kolmannen ja toisen laatupisteiden ero oli yli 25 prosenttia.



Kuvio 6. Laatupisteiden ero, 3.sija/2.sija

Taulukko 13. Laatupisteiden jakauma tiepiireittäin

tie- piiri	alle 400	400–499	500–599	600–699	700–799	800–
U	2	6	6	4	1	0
T	2	8	6	8	0	0
KaS	0	6	4	5	1	0
H	5	4	6	7	1	0
SK	0	3	14	5	1	0
KeS	1	0	2	7	0	0
V	0	3	4	6	0	0
O	0	6	10	13	4	0
L	1	9	4	8	5	1

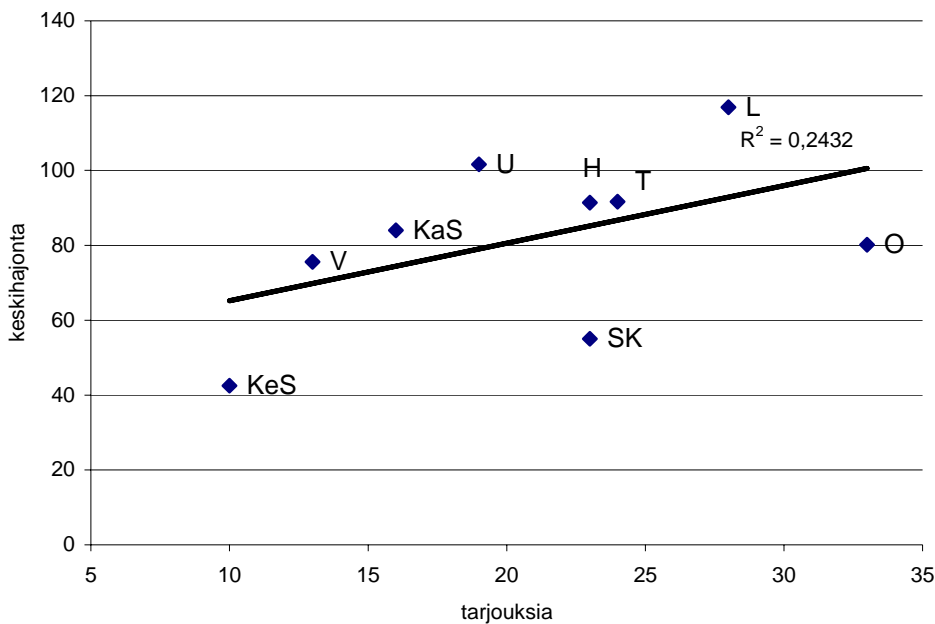


Kuvio 7. Laatupisteiden jakauma tiepiireittäin

Korkein laatupisteiden keskiarvo oli viime vuoden tapaan Keski-Suomen tiepiirissä, 628 pistettä, kun taas matalin pistekeskiarvo oli Uudellamaalla, 541 pistettä. Keski-Suomessa, jossa pisteiden hajonta oli kaikista tiepiireistä pienintä, vain 43 pistettä, 70 prosenttia pisteistä sijoittui välille 600 - 699 pistettä. Lisäksi hajonta oli pientä myös Savo-Karjalassa (55 pistettä). Pisteiden hajonta oli suurinta Lapin tiepiirissä (117 pistettä), jossa oli myös eniten tarjoajia. Myös viime vuonna pisteet hajosivat eniten Lapin tiepiirissä. Lisäksi hajonta oli suurta (yli 100 pistettä) Uudenmaan tiepiirissä. Kaikkien tiepiirien hyväksytyt pisteet huomioon ottaen keskiarvo oli 575 pistettä ja keskihajonta 91 pistettä.

Taulukko 14. Hyväksymisrajan ylittävien laatupisteiden keskiarvo ja hajonta tiepiireittäin

tiepiiri	pisteiden keskiarvo	pisteiden keskihajonta
U	541	102
T	547	92
KaS	553	84
H	572	91
SK	567	55
KeS	628	43
V	589	76
O	588	80
L	588	117
kaikki tiepiirit	575	91



Kuvio 8. Tarjousten lukumäärät ja laatupisteiden keskihajonnat tiepiireittäin

Kuviossa 8 näkyy tarjousten lukumäärät ja laatupisteiden keskihajonnat tiepiireittäin. Tarjousten lukumäärä selittää osan laatupisteiden hajonnasta tiepiireittäin. Pistehajontaa tosin aiheuttavat muutkin tekijät, sillä näiden tekijöiden välinen korrelaatiokerroin on 0,24.

Taulukossa 11 on tarkasteltu useassa tiepiirissä tarjonneiden urakoitsijoiden laatupisteitä. Viisi urakoitsijaa jätti tänä vuonna hyväksymisrajan alittavan tarjouksen. Näistä kolme urakoitsijaa tarjosi useassa tiepiirissä. Kolme urakoitsijaa, Tieliikelaitos, NCC Roads Oy ja Skanska Asfaltti Oy jättivät yli 700 laatupisteen tarjouksen: tällaisia tarjouksia oli yhteensä 14 kappaletta. Näiltä kolmelta urakoitsijalta ei myöskään hylätty yhtään tarjousta.

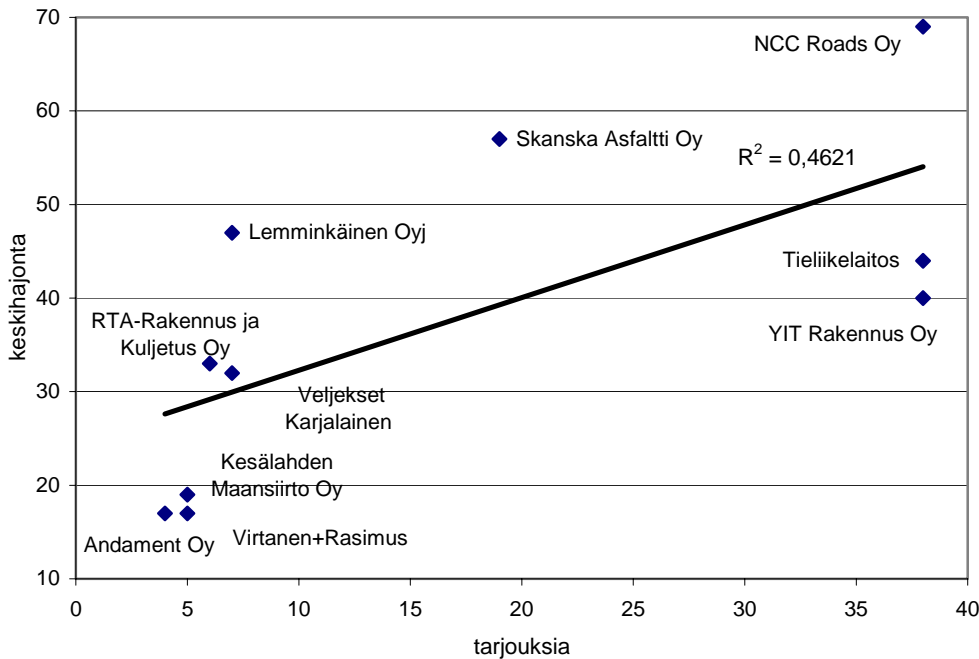
Tieliikelaitoksen pistekeskiarvo oli tänä vuonna 78 pistettä parempi kuin YIT Rakennus Oy:n, jonka pistekeskiarvo oli toiseksi korkein. Usean tiepiirin alueella toimivien yritysten pisteistä valtaosa sijoittui 550 ja 699 pisteen väliin. Viime vuoden tapaan NCC Roads Oy:n pisteet vaihtelivat kaikista voimakkaimmin sekä pisteiden maksimi/minimi -suhteella että keskihajonnalla mitattuna. Vain muutaman tarjouksen jättäneillä urakoitsijoilla pisteiden hajonta on luonnollisesti pientä.

Tieliikelaitoksen ja Traktoriurakointi Veljekset Määtän saamat laatupisteet ylittivät kaikissa tarjoamissaan urakoissa laatupisteiden keskiarvon 562 pistettä. Määttää ja Savon Kuljetus Oy:tä lukuun ottamatta kaikkien paikallisten urakoitsijoiden kaikki laatupisteet alittivat laatupisteiden keskiarvon.

Taulukko 15. Useisiin piireihin tarjonneiden urakoitsijoiden laatupisteiden tunnusluvut⁶

urakoitsija	alle 400	401 - 549	550 - 699	yli 700	kes- kiar- vo	max/ min	keskiha- jonta
Tieliikelaitos	0	0	26	12	681	1,36	44
YIT Rakennus Oy	0	6	32	0	603	1,25	40
Skanska Asfaltti Oy	0	5	13	1	598	1,38	57
NCC Roads Oy	0	22	15	1	547	1,66	69
Andament Oy	0	4	0	0	477	1,10	17
Veljekset Karjalainen	0	7	0	0	465	1,25	32
Kesälahden Maansiirto Oy	0	5	0	0	449	1,12	19
Lemmin-käinen Oyj	1	6	0	0	431	1,44	47
RTA-Rakennus ja Kuljetus Oy	3	3	0	0	400	1,32	33
AS Teho	3	0	0	0	360	1,14	21
Työyhtymä Mrl Raimo T.A. Virtanen ja Maanrakennus Rasmus	3	2	0	0	393	1,11	17

⁶ Taulukossa on otettu huomioon myös laatupisteiden perusteella hylätyt tarjoukset.



Kuvio 9. Useisiin piireihin tarjonneiden urakoitsijoiden tarjousten lukumäärän ja laatuasteiden keskihajonnan korrelaatio urakoitsijoittain

Kuviossa 9 on näkyvissä tarjousten lukumäärät ja laatuasteiden keskihajonnan korrelaatio urakoitsijoittain tarkasteltuna. Tekijöiden välinen korrelaatio on 0,46, eli selvä riippuvuus on olemassa.

Taulukko 16. Laatuasteiden hajonta urakoitsijakoon mukaan

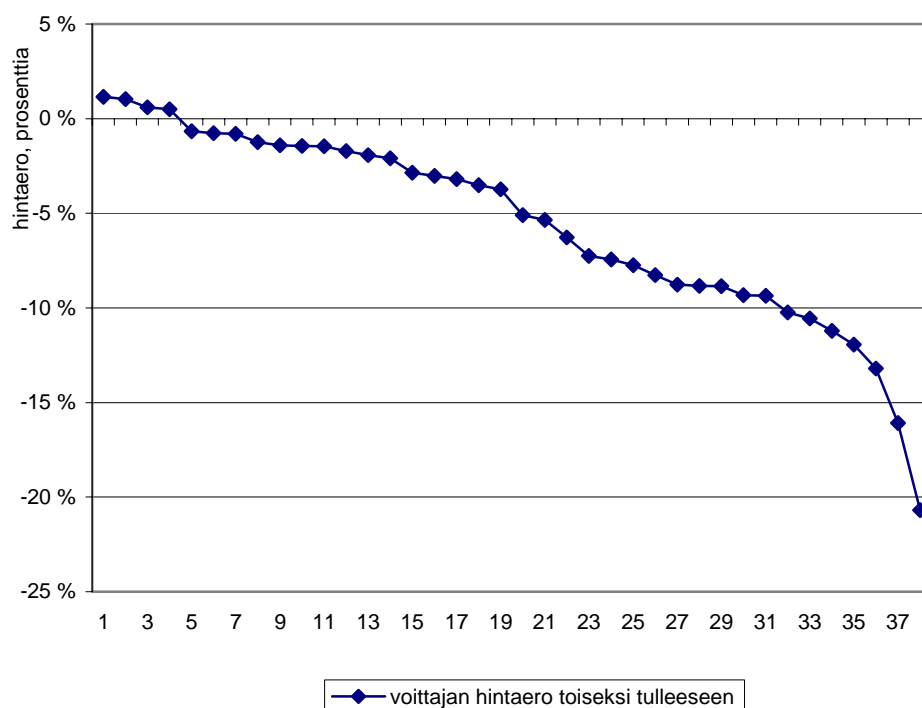
	tarjouksia yhteensä	hyväksytty tarjoukset, %	laatuasteiden keskiarvo	laatuasteiden keskihajonta	laatuasteiden max/min
useisiin piireihin tarjonneet urakoitsijat	170	94	582	90	2,03
yhteen piiriin tarjonneet urakoitsijat	19	95	496	62	1,50

Useissa piireissä tarjonneiden yritysten laatuasteiden keskiarvo laski viime vuoden 601 pisteestä 582 pisteeseen ja keskihajonta kasvoi 83 pisteestä 90 pisteeseen. Paikallisten urakoitsijoiden kohdalla tilanne oli päinvastainen: keskiarvo kohosi viime vuoden 467 pisteestä 496 pisteeseen ja keskihajonta 97 laski pisteestä 62 pisteeseen. Useisiin piireihin tarjonneiden urakoitsijoiden laatuasteiden keskiarvo on kuitenkin edelleen lähes 90 pistettä korkeampi kuin paikallisten urakoitsijoiden. Viime vuonna vastaava erotus oli 134 pistettä ja vuonna 2002 179 pistettä.

Pienet yritykset ovat siis viime vuosien aikana kyenneet parantamaan toiminta- ja laatusuunnitelmaansa merkittävästi, joskin heillä on edelleen vaikeuksia saavuttaa riittäviä laatupisteitä pärjätäkseen suuremmille urakoitsijoille alueurakkakilpailussa. Sekä suurten että paikallisten yritysten tarjouksista noin 95 prosenttia ylittää 400 laatupisteen rajan, joten erot laatukilpailussa syntyvät laatupisteasteikon yläpäässä.

Pienillä yrityksillä on harvoin resursseja pärjätä laatukilpailussa suuremmille yrityksille. Lisäksi pienten yritysten on hinnoiteltava jokainen urakka riittävällä riskivaruksella ja katteella, koska yksittäinenkin alueurakka edustaa niin suurta osaa pienen yrityksen liikevaihdosta. Nämä seikat vaikeuttavat pienten urakoitsijoiden toimintaa markkinoilla. Jotta markkinoiden täydelliseltä polarisoitumiselta vältyttäisiin, olisi kuitenkin tärkeää luoda alueellisille urakoitsijoillekin edellytykset kannattavaan liiketoimintaan. Markkinoita avattaessa pienten yritysten menestymismahdollisuuksien erityinen huomioon ottaminen auttaisi aidosti kilpailullisten, terveiden markkinoiden kehittymistä. Tilaa-ajan on kuitenkin toimittava hankintalainsäädännön mukaan, neutraalisti ja markkinaosapuolia tasapuolisesti kohtellen.

4 HINTAKILPAILU



Kuvio 10. Voittajan tarjoushinnan mukainen hintaero toiseksi tulleen

Vuoden 2004 kilpailutuksessa toiseksi tulleen tarjoushinta oli keskimäärin 5,6 % kalliimpi kuin voittajan. Rahassa mitattuna ero oli yhteensä 17,7 mil-

joonaa euroa. Viime vuonna ero oli 6,3 prosenttia, joka vastasi 11,9 miljoonaa euroa. Hintakilpailu on siis jossain määrin kiristynyt viime vuodesta.

Tilaajan kustannusarvio alittui tänä vuonna keskimäärin noin 17 prosenttia. Eniten kustannusarvio alittui Kemin alueurakassa: siellä NCC Roads Oy:n voittotarjous oli jopa 37 prosenttia eli 5,8 miljoonaa euroa tilaajan kustannusarviota alhaisempi. Missään alueurakassa voittotarjous ei ollut kustannusarviota korkeampi. Kustannusarvion ylitti yhteensä 60 tarjousta eli 34 prosenttia hyväksytyistä tarjouksista. Eniten kustannusarviota kalliimpia tarjouksia saatiin Vaasan, Savo-Karjalan ja Lapin tiepiireissä, joissa niitä oli keskimäärin kaksi tarjousta/urakka. Kaakkois-Suomessa keskimäärin vain 0,5 tarjousta/urakka ylitti kustannusarvion.

Urakoittain tarkasteltuna tarjoushinnoissa oli huomattavia eroja. Suurin erotus alimman ja toiseksi alimman tarjoushinnan välillä oli 21 prosenttia, joka tarkoitti noin 1,2 miljoonaa euroa. Voittajan laatupisteet olivat tällöin 43 pistettä heikkomat kuin toiseksi tulleen.

Voittajan tarjoushinnan ero toiseksi tulleen tarjoushintaan oli keskimäärin suurin Vaasan tiepiirissä, 11 prosenttia. Vastaavasti tiukinta hintakilpailu oli Keski-Suomen ja Hämeen tiepiireissä, joissa ero oli 4 prosenttia.

Taulukko 17. Tarjoushintojen ero halvimpaan tarjoukseen

tiepiiri	tarjouksia	enintään 5 %	6 - 15 %	16 - 30 %	yli 30 %
U	17	4	2	3	4
T	22	3	6	4	4
KaS	16	1	4	7	0
H	18	5	8	0	1
SK	23	4	5	8	1
KeS	9	3	2	0	1
V	13	0	5	6	3
O	33	5	8	6	4
L	27	3	7	10	3

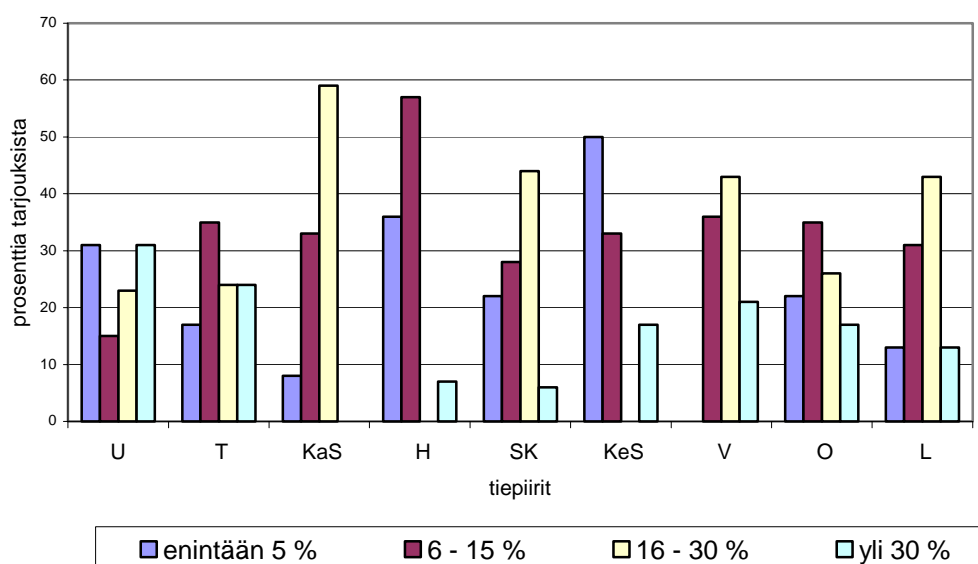
Tarjoushintojen hajonta oli edelleen tänä vuonna suuri; kuitenkin hintakilpailun voidaan todeta kiristyneen hieman kuluneen vuoden aikana. Erityisesti Uudenmaan, Turun ja Oulun tiepiireissä tarjoushinnat olivat voimakkaasti hajautuneet. Mitattaessa hintakilpailua tarjoushintojen erolla halvimpaan tarjoukseen oli kilpailu tänä vuonna kireintä Hämeen ja Keski-Suomen tiepiireissä.

Tänä vuonna 22 urakassa (53 prosentissa) voittaneen ja toiseksi tulleen tarjoushinnat olivat korkeintaan viiden prosentin päässä toisistaan. 10 prosentin sisälle mahtui 29 urakkaa (76 prosenttia). Viime vuonna vastaavat luvut olivat 50 ja 68 prosenttia. Lisäksi 16 prosenttia kaikista hyväksytyistä tarjouksista oli korkeintaan 5 prosenttia halvinta tarjousta kalliimpia. Kaakkois-Suomen tiepiirissä ei ollut yhtään tarjousta, joka olisi ollut yli 30 % halvinta tarjousta kalliimpi urakoittain tarkasteltuna ja tämän perusteella Kaakkois-Suomessa kaikki tarjouksen jättäneet urakoitsijat saivat tarjouspalkkion.

Voidaan todeta hintakilpailun kiristyneen hintatietoisimpien urakoitsijoiden osalta. Toisaalta kokonaisuudessaan tarjoushintojen hajonta on pysynyt suurena.

Neljä urakkaa ratkesi tänä vuonna laatupisteiden perusteella eli edullisimman tarjouksen tehnyt ei voittanut urakkaa. Nämä urakat olivat Kangasala (hintaero 1,2 %), Suolahti (0,5 %), Ivalo (1,0 %) ja Rovaniemi (1,0 %): kaikissa näissä urakoissa edullisin tarjous sijoittui vertailuhintansa perusteella toiseksi Tieliikelaitoksen viedessä voiton. Tieliikelaitoksen tarjous oli tarjoushinnaltaan edullisin 22 urakassa eli 58 % urakoista. Näissä Tieliikelaitoksen tarjoushinta oli keskimäärin 6,2 prosenttia edullisempi kuin toiseksi edullisin tarjoushinta. Muista urakoitsijoista YIT Rakennus Oy:n tarjous oli edullisin yhdeksässä (hintaero keskimäärin 5,9 %), NCC Roads Oy:n neljässä (7,4 %), Traktoriurakointi Veljekset Määttä Ay:n kahdessa (4,8 %) ja Savon Kuljetus Oy:n tarjous yhdessä urakassa (hintaero 10,3 %).

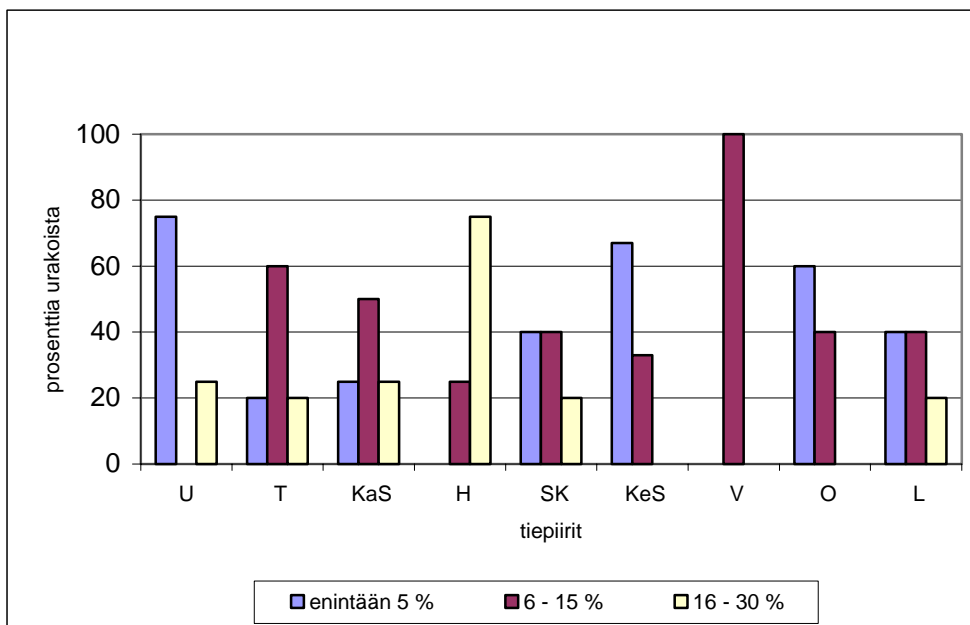
Tieliikelaitoksen tarjouksien osuus edullisimmasta tarjouksista on laskenut jatkuvasti. Vaikka markkinaosuuksilla mitattuna hoidon markkinat ovat voimakkaasti keskittyneet, näyttää markkinoiden hinnoittelu aidosti kilpailulliselta. Ainakin osa markkinoilla toimivista yrityksistä on hyvin tietoisia markkinoiden hintatasosta.



Kuvio 11. Tarjoushintojen ero halvimpaan tarjoukseen

Taulukko 18. Toiseksi alimman vertailuhinnan ero alimpaan vertailuhintaan

tiepiiri	enintään 5 %	6 - 15 %	16 - 30 %
U	3	0	1
T	1	3	1
KaS	1	2	1
H	0	1	3
SK	2	2	1
KeS	2	1	0
V	0	3	0
O	3	2	0
L	2	2	1



Kuvio 12. Toiseksi alhaisimman vertailuhinnan ero alhaisimpaan vertailuhintaan

Vertaamalla toiseksi alinta vertailuhintaa alimpaan vertailuhintaan saadaan kokonaiskäsitys siitä, kuinka kaukana kaksi parasta tarjousta kokonaisuudessaan, sekä hinta- että laatumittareilla mitattuna olivat toisistaan. Kahden alimman vertailuhinnan hajonta oli pienintä Keski-Suomessa ja Oulussa. Kaiken kaikkiaan 14 urakassa vertailuhinnaltaan kahden parhaan erotus oli vähemmän kuin viisi prosenttia.

5 TOISTA KERTAA KILPAILUTETUT URAKAT

Vuonna 2004 kilpailutetuista 38 urakasta 19 oli kilpailutettavana ensimmäisen kerran jo vuonna 2001. Kaikissa näissä urakoista vuosina 2001 - 2004 vastanneet urakoitsijat osallistuivat tarjouskilpailuun myös vuoden 2004 kilpailutuskierroksella. Yhdeksässä urakassa, eli noin 41 prosentissa voitti uusi urakoitsija ja 13 urakassa sama urakoitsija säilytti urakan itsellään. Tieliikelaitos menetti neljä urakkaa, näistä kaksi YIT Rakennus Oy:lle ja kaksi NCC

Roads Oy:lle. YIT Rakennus Oy menetti puolestaan Tieliikelaitokselle kolme alueurakkaa, ja Skanska Asfaltti Oy yhden.

Kaikissa neljässä menettämässään urakassa Tieliikelaitos sai tarjouskilpailuissa parhaat laatupisteet, mutta hävisi hintakilpailussa. YIT Rakennus Oy ja NCC Roads Oy voittivat Tieliikelaitoksen urakat itselleen siis edullisen tarjoushinnan perusteella. YIT Rakennus Oy puolestaan sai parhaat pisteet Pihlputaalla, mutta menetti hintakilpailussa urakan Tieliikelaitokselle.

Aikaisemmin kilpailutettuihin urakoihin saatiin keskimäärin 4,8 tarjousta/urakka; vastaava luku ensimmäistä kertaa kilpailutettavana olevien osalta oli 4,6. Toista kertaa kilpailutettavien urakoiden voittaneen tarjoushinnan erotus tilaajan kustannusarvioon oli 16,5 prosenttia, eli sama kuin kaikilla urakoilla keskimäärin. Sitä vastoin aikaisemmin kilpailutetuissa urakoissa voittajan ja toiseksi tulleen tarjoushinnan erotus oli 6,8 prosenttia, kun ensimmäistä kertaa kilpailutettavilla urakoilla se oli 3,9 prosenttia.

Sellaisissa aikaisemmin kilpailutetuissa urakoissa, joissa vastuu hoidosta säilyi samalla urakoitsijalla, oli voittajan piste-ero toiseksi tulleeseen 27 prosenttia. Mikäli urakoitsija vaihtui, oli eroa voittajan ja toiseksi tulleen laatupisteissä ainoastaan kuusi prosenttia. Hoidosta tietyssä urakassa vastannut saa kilpailuetua samaa urakkaa uudelleen kilpailutettaessa kun urakan vaativuustaso ja yksityiskohdat ovat kokemuksen kautta hyvin tiedossa tarjousta tehtäessä.

Toista kertaa kilpailutettujen urakoiden vuosikilometrihinta vuoden 2004 kilpailutuksessa kaudelle 1.10.2004 - 1.10.2005 oli keskimäärin 11 prosenttia edullisempi kuin vuoden 2001 kilpailutuksen mukainen hinta kaudelle 1.10.2003 - 1.10.2004.

Vuonna 2005 kilpailutetaan uudelleen 22 kappaletta vuoden 2002 urakoita. Erityisen mielenkiintoista on seurata, kuinka paikalliset urakoitsijat pärjäävät hinta- ja laatukilpailussa valtakunnallisille urakoitsijoille. Lisäksi kiinnostavaa on nähdä mikä on näissä tarjouksissa hintataso verrattuna nykyisen sopimuksen mukaisiin hintoihin.

6 SOPIMUSKAUDEN PITUUDEN JA URAKKASISÄLLÖN VAIKUTUS TARJOUSKILPAILUUN

Vuonna 2003 oli kilpailutuksessa ensimmäistä kertaa eri sopimuskauden mittaisia urakoita. Lisäksi kokeiltavana olivat kahden vuoden optiot, jolloin alueurakkasopimusta voidaan jatkaa molempien osapuolten niin halutessa varsinaisen sopimuskauden jälkeen vielä kahden vuoden ajan samoin sopimusehdoin. Optioita oli tarjolla kolmen ja viiden vuoden urakoihin, joten pisin mahdollinen sopimuskausi oli seitsemän vuotta. Viime vuoden tapaan tänä vuonna kilpailutettiin urakoita kolmeksi, viideksi ja seitsemäksi vuodeksi ja lisäksi osassa kolme- ja viisivuotisista urakoista oli mahdollisuus kahden vuoden optioon. Pudasjärven urakan hoito kilpailutettiin poikkeuksellisesti neljäksi vuodeksi.

Tänä vuonna kilpailutettavana olleista urakoista eniten (10 kpl) oli kestoaltaan seitsenvuotisia. Tarjousaktiivisuus vaihteli vain hieman sopimuskauden pituudesta riippuen. Eniten tarjouksia saatiin kolmivuotisissa urakoissa ja 3+2 -optiourakoissa, keskimäärin 4,9 hyväksyttyä tarjousta/urakka. Vähiten tarjouksia tuli 5+2 -optiourakoissa, neljä tarjousta urakkaa kohden. Huolimatta matalammasta tarjousaktiivisuudesta jäi Tieliikelaitoksen markkinaosuus näistä urakoista huomattavan alhaiseksi, vain 25 prosenttiin. Keskimäärin korkeimmat laatupisteet saatiin seitsemän vuoden urakoissa. Hintakilpailu oli tiukinta pidemmissä, 5+2 ja 7 vuoden, urakoissa. On kuitenkin otettava huomioon, että urakoita kussakin havaintoryhmässä oli kymmenen tai vähemmän, joten vaihtelut voivat selittyä muillakin tekijöillä kuin urakan kestoalla.

Taulukko 19. Erimittaiset sopimuskaudet vuoden 2004 kilpailutuksessa

urakan kesto	urakoita	tarjoajia	useassa tiepiirissä tarjonneita, %	hyväksyttyjä tarjouksia	tarjouksia/urakka	laatupisteiden keskiarvo	2.alhaisin tarjoushinta/alhaisin tarjoushinta	Tieliikelaitoksen voitot, %
3	8	14	64	39	4,9	558	1,06	75
3+2	8	13	69	39	4,9	564	1,08	63
4 ⁷	1	7	71	7	7,0	570	1,00	100
5	7	10	80	33	4,7	581	1,10	71
5+2	4	7	100	16	4,0	552	1,04	25
7	10	13	77	44	4,4	600	1,04	90
kaikki	38	20	45	178	4,7	562	1,06	71

Jos tarjouskilpailuun halutaan saada paljon tarjouksia, kannattaa suosia lyhytkestoisempia urakoita, sillä lyhyisiin urakoihin saadaan runsaammin tarjouksia paikallisilta urakoitsijoilta. Mikäli halutaan laadukkaita tarjouksia, tulisi kilpailuttaa pitkiä urakoita.

⁷ Tämä nelivuotinen urakka ei ole mukana analyysissa, koska yhden havainnon perusteella ei voi tehdä luotettavia päätelmiä.

Taulukko 20. Runkokelirikot ja tiemerinnät hoidon 2004 urakoissa

	urakoi- ta	hyväksytty- jä tarjouk- sia	tarjouksia/ urakka	laatusis- teiden keskiarvo	2.alhaisin tar- joushinta/ alhaisin tar- joushinta
runkokeli- rikkourakat	21	101	4,8	574	1,06
runkokeli- rikko- +tiemerkintä äurakat	4	17	4,3	597	1,06
muut ura- kat	13	60	4,6	559	1,07

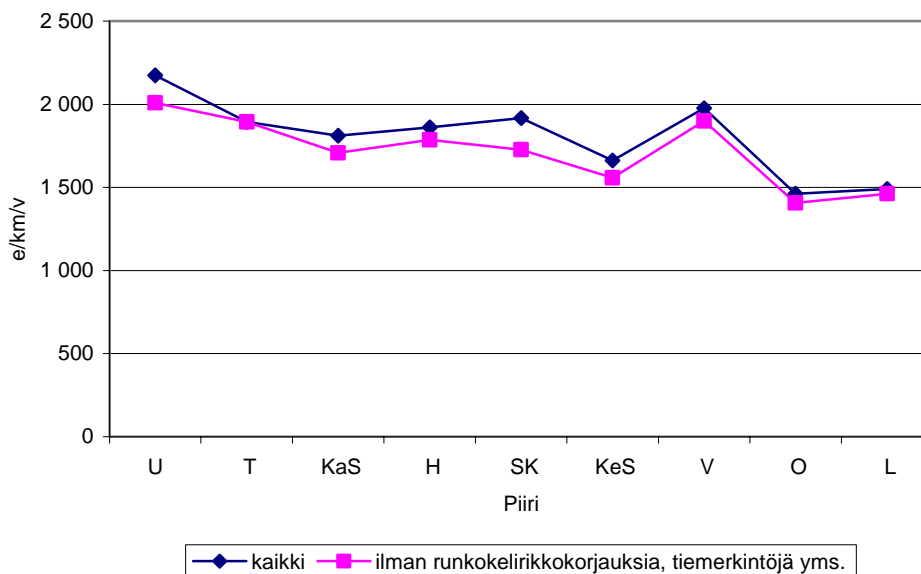
Runkokelirikkotöitä tai tiemerkintöjä sisältävät urakat eivät näyttäisi poikkeavan muista urakoista kilpailunäkökulmasta tarkasteltuna. Huomattavaa eroa ei ollut havaittavissa edellisvuonna.

Taulukko 21. Urakoiden keskimääräiset vuosikilometrihinnat

tiepiiri	kokonaishinta, €/km/vuosi	perustöiden hinta ⁸ , €/km/vuosi	erotus
U	2173	2010	163
T	1893	1893	0
KaS	1812	1707	105
H	1862	1786	76
SK	1916	1727	189
KeS	1661	1558	103
V	1976	1899	77
O	1462	1407	55
L	1492	1461	31
keskimäärin	1805	1716	89

Taulukossa 21 näkyy hoidon voittajatarjouksen mukainen keskihinta tiepiireittäin. Oikean puoleisen sarakkeen luvut on laskettu ilman runkokelirikkotöitä, tiemerkintöjä, viittojen uusimisia yms. töitä, joita oli vain osassa urakoita. Vuosikilometrihinnoissa on tiepiireittäisiä eroja, Uudenmaan tieverkon hoidon ollessa muita tiepiirejä kalliimpaa. Savo-Karjalan ja Uudenmaan tiepiireissä taas pelkästään perustyöt sisältävän hinnan ja kokonaishinnan erotus on hieman suurempi kuin muissa piireissä. Turun urakat sisälsivät pelkästään perustöitä.

⁸ Tässä ei siis ole otettu huomioon runkokelirikkotöitä, tiemerkintöjä, viittojen uusimisia yms. töitä, joita oli vain osassa urakoita.



Kuvio 13. Urakoiden keskimääräiset vuosikilometrihinnat

7 PILOTIT

Tänä vuonna hoidon kilpailutuksessa oli mukana sisällöltään poikkeavia urakoita. Kokeiltavana oli kokonaishinta-, asiakastytyväisyysbonus-, RDA-, ja tienviittojen kunnostuksen sisältäviä urakoita aluelaajennusten ja urakka-aikapidennysten lisäksi. Myös yhteishankintaa eräiden kuntien kanssa kokeiltiin.

Viidessä urakassa pilotoitiin asiakastytyväisyysbonusten käyttöä. Asiakastytyväisyysbonuksilla pyritään kannustamaan urakoitsijaa näkemään urakat palvelu-urakoina ja ottamaan huomioon tienhoidon loppuasiakkaan eli tienkäyttäjän kokema palvelutaso. Kriteereitä olivat asiakastytyväisyyden kehitys, asiakastytyväisyys verrattuna tiepiirin keskiarvoon, asiakaspalautteen perusteella tehtyjen hoitotoimenpiteiden määrä verrattuna piirin keskiarvoon sekä mahdollisesti toimenpiteiden ajoitusta kuvaava kriteeri. Urakoissa, joissa kokeiltiin asiakastytyväisyysbonusta, oli tarjousaktiivisuus huomattavasti keskimääräistä korkeampi. Tieliikelaitoksen osuus asiakastytyväisyysbonusurakoissa on 40 prosenttia, siis selvästi alempi kuin kaikissa urakoissa keskimäärin.

RDA eli Road Doctor for Administration -pilotti oli osa projektia, jonka tavoitteena on luoda Tiehallinnolle uusi verkossa ja internetissä toimiva ohjelma liikenneväylien projektitason hallintaan erityisesti hankintaprosessissa. RDA oli käytössä vuonna 2004 Rovaniemen, Kemin ja Iin alueurakoissa. RDA:ta käytettiin lähtöaineiston sekä kelirikkokorjaustietojen toimittamiseen urakoitsijoille (Rovaniemen ja Kemin alueurakoissa) sekä tarjousasiakirjojen toimitamiseen internetin välityksellä (Iin alueurakka). Myös RDA -pilottiurakoissa tarjousaktiivisuus oli korkea, tosin seikka selittyy sillä, että RDA -pilotti sijaitsevat Oulun ja Lapin tiepiireissä, joissa tarjousaktiivisuus on muutoinkin keskimääräistä korkeampi.

Viidessä urakassa kokeiltiin tänä vuonna osittaista kokonaishintaperusteista urakkahintaa aikaisemmin käytettyjen pääsääntöisesti yksikköhintaperusteisten tehtävien sijaan. Kokonaishintaperusteisissa urakoissa useisiin tiepiireihin tarjouksensa jättäneiden yritysten osuus oli keskimääräistä suurempi.

Seitsemään urakkaan oli sisällytetty opasteiden ja viittojen uusiminen. Näissä urakoissa jäi tarjousaktiivisuus hieman keskimääräistä alhaisemmaksi.

Taulukko 22. Pilottikokeiluiden vaikutus tarjouskilpailuun

	urakoita	tarjoaja	useaan tiepiiriin tarjouksen jättäneitä tarjoajia, %	tarjouksia	hyväksytyjä tarjouksia/urakka	Tieliikelaitoksen voitot, %
Kokonaishintaperusteiset	5	11	91	24	4,8	60
Asiakastyytyväisyysbonus	5	11	73	29	7,25	40
RDA	3	9	67	20	5	67
Viitat	7	10	70	29	4,1	71
ei pilotteja	22	16	69	94	4,3	77
kaikki	38	20	45	178	4,7	77

8 TIEHALLINNON KIINTEISTÖJEN KÄYTTÖ

Taulukko 23. Tiehallinnon kiinteistöjen käyttö

tiepiiri	pakkovuokraus	urakoitsija vuokrasi			urakoitsija ei vuokranut			ei tarjottu	yhteensä
		tukikoh-tia	lähtöpisteitä	varastoja	tukikoh-tia	lähtöpisteitä	varastoja		
U		4	3	5				4	16
T	6	1	3	3	3		1		17
KaS	15	2							17
H		2	1	8		1	1		13
SK	9				2	1			12
KeS		2		4	1				7
V	1	1	2	5			1		10
O	1	1		15	1		1		19
L			1	11	3	1		1	17
yht.	32	13	10	51	10	3	4	5	128

Kaakkois-Suomen ja Savo-Karjalan tiepiireissä pakkovuokraus oli keskimääräistä yleisempää. Hämeen tiepiirissä urakoitsijat vuokrasivat kaikki tarjolla

olleet kiinteistöt. Keskimäärin urakoitsija vuokrasi 81 prosenttia vapaaehtoisesti vuokralle tarjotuista kiinteistöistä.

9 PÄÄTELMÄT

Neljäntenä kilpailutusvuonna saatiin kunnossapidon alueurakoihin paljon laadukkaita tarjouksia. Urakkakilpailuun osallistui parikymmentä urakoitsijaa. Vaikka tarjousten hyväksymisraja nousi aiemmasta 350 laatupisteestä 400 pisteeseen, saatiin hyväksytyjä tarjouksia urakkaa kohden enemmän kuin kertaakaan aiemmin. Tämä kertoo markkinoiden kehittymisestä ja vakiintumisesta. Urakoitsijat ovat oppineet tuntemaan tilaajan laatuvaatimukset ja tottuneet tilauskäytäntöön. Pilotoinnin perusteella sähköinen tiedonvälitys tilaajan ja tuottajien välillä toimi, ja sen laajempikin käyttöönotto on tulevaisuudessa mahdollista. Erityisen rohkaisevaa oli se, että paikallisetkin urakoitsijat tuntuivat omaksuneen sähköisen tiedonvälityskäytännön. Myös asiakastytyväisyysbonusurakat herättivät runsaasti urakoitsijoiden kiinnostusta. Alueurakoiden sisällön laajentamista ja kokonaishintaisuuden lisäämistä kannattaa jatkaa hyvin suunniteltuina kokeilu-urakoina.

Vähintään yhden alueurakan sai hoidettavakseen tänä vuonna 5 eri urakoitsijaa. 36 urakassa voiton vei valtakunnan laajuisesti toimiva urakoitsija (Tieliikelaitos, YIT Rakennus Oy tai NCC Roads Oy): nämä kolme yritystä tarjosivat jokaisessa alueurakassa. Hoidon markkinat ovat hyvin voimakkaasti näiden kolmen yrityksen hallinnassa: yritysten yhteenlaskettu markkinaosuus on 98 prosenttia tänä vuonna kilpailutettujen urakoiden määrästä ja 96 prosenttia niiden arvosta. Kahdessa alueurakassa paikallinen urakoitsija (Savon Kuljetus Oy ja Traktoriurakointi Veljekset Määttä Ay) sai urakan hoidettavakseen.

Pohjoisten tiepiirien, Oulun ja Lapin urakat, näyttävät jostain syystä herättävän keskimääräistä enemmän kiinnostusta. Siellä saatiin runsaasti tarjouksia paikallisilta urakoitsijoilta, jotka tarjosivat vain yhdessä tiepiirissä. Sitä vastoin Uudenmaan, Kaakkois-Suomen, Hämeen, Keski-Suomen ja Vaasan tiepiirit jäivät kokonaan ilman paikallisen urakoitsijan tarjousta. Mielenkiintoista on se, että sekä hinta- että laatukilpailu on tiukkaa Keski-Suomen tiepiirissä, vaikka siellä saatiin hyväksytyjä tarjouksia/urakka vähemmän kuin missään muussa tiepiirissä.

Tieliikelaitos on selvä markkinajohtaja. Lapin, Savo-Karjalan ja Uudenmaan tiepiireissä Tieliikelaitoksen markkinaosuus tämän vuoden kilpailutuksessa on selvästi keskimääräistä matalampi. Pieniin, vuosihinnaltaan alle 1,5 miljoonan euron urakoihin saatiin tarjouksia keskimääräistä enemmän, samoin lyhyempikestoisiin urakoihin: paikalliset urakoitsijat näyttävät suosivan pieniä ja lyhyitä urakoita. Kilpailun kannalta on siis perusteltua säilyttää ainakin osa urakoista pieninä, niin kutsuttuina sisääntulourakoina.

Hinnoittelu markkinoilla vaikuttaa aidosti kilpailulliselta. Hajontaa tarjoushinoissa on vieläkin runsaasti, mutta etenkin suuremmat urakoitsijat ovat hyvin tietoisia markkinoiden hintatasosta. Laatukilpailussa Tieliikelaitos näyttää pärjäävän merkittävästi muita alan toimijoita paremmin. Tieliikelaitoksen asema laatujohtajana on vahva. Tieliikelaitos sai parhaat pisteet Pihtiputaan alueurakkaa lukuun ottamatta kaikissa urakoissa.

III HOIDON KILPAILUTUS SIIRTYMÄKAUDELLA 2001 - 2004

10 MARKKINAKEHITYS

Yleisten teiden hoito avattiin kilpailulle Tielaitosuudistuksen jälkeen vuonna 2001. Tänä vuonna hoitourakoita kilpailutettiin siis neljättä kertaa, joten kilpailutuksen ja markkinoiden avaamisen edistymisestä voidaan tehdä jo joi-tain päätelmiä. Kilpailua pyrittiin avaamaan siten, että uusien kotimaisten ja ulkomaisten urakoitsijoiden osallistuminen kilpailuun on mahdollista ja tilaaja saa hyvälaatuista tienhoitoa entistä edullisemmin.

Taulukko 24. Kilpailutettujen hoitourakoiden vertailu 2001–2004

	2001	2002	2003	2004
urakoita	23	26	28	38
ilmoittautuneita urakoitsijoita	44	37	21	25
hylättyjä	2	1	2	0
tarjouksen jättäneitä urakoitsijoita	22	24	15	21
% tarjouspyynnön saaneista	52	67	79	84
tarjouksia	109	123	112	189
hyväksytyjä tarjouksia ⁹	105	115	111	178
hyväksytyjä tarjouksia/urakka	4,6	4,4	4,0	4,7
hyväksytyn tarjouksen jättäneet urakoitsijat	19	18	15	20
% tarjouspyynnön saaneista	45	50	79	80
% tarjouksen jättäneistä	86	75	100	95
tarjouspalkkioita maksettu	71	79	73	119
% tarjouksista	65	64	65	67
eri urakoitsijoita	18	17	15	18
% tarjouksen jättäneistä	82	71	100	90
voittajia	4	5	4	5
% tarjouksen jättäneistä	18	21	27	25
Tieliikelaitoksen voittamat urakat	17	22	21	27
% urakoista	74	85	75	71
% urakoiden keskimääräisestä arvosta ¹⁰	77	87	77	72
% urakoiden koko arvosta ¹¹	77	87	77	73

Kilpailutuksessa on noudatettu vuonna 2000 laadittua kilpailun avaamisen ohjelmaa. Vuosittain kilpailutettavien urakoiden määrää on kasvatettu hiljal-leen siten, että vuoden 2004 lokakuusta lähtien kaikki kunnossapidon käyn-nissä olevat alueurakat on ratkaistu kilpailuttamalla. Sekä tarjouskilpailuun ilmoittautuneita että tarjouksensa jättäneitä urakoitsijoita oli vuonna 2004

⁹ Tarjouksen hyväksymisraja vuosina 2001 - 2003 oli 350 laatupistettä ja vuonna 2004 400 laatupistettä. Vuonna 2004 4 tarjousta ylitti edellisvuosien rajan 350 pistettä mutta oli alle 400 pistettä.

¹⁰ Saadaan laskemalla urakan keskimääräinen vuosihinta.

¹¹ Saadaan laskemalla urakan koko hinta.

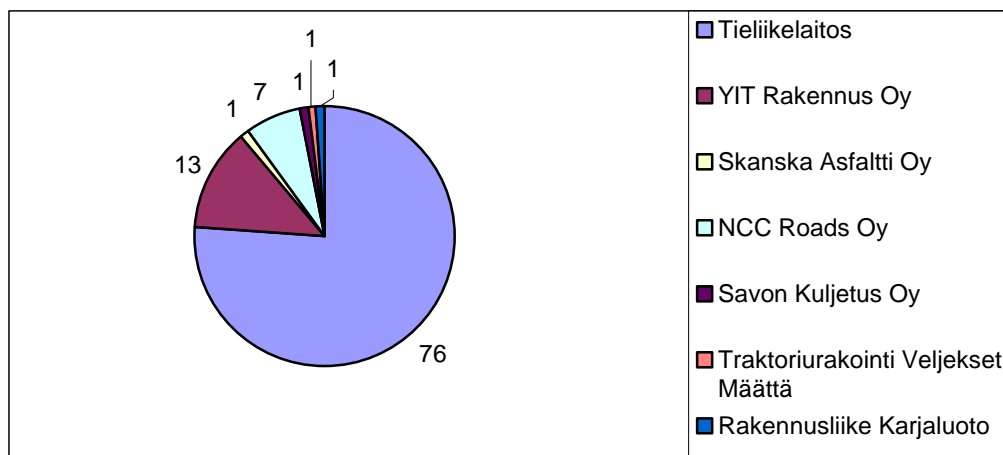
enemmän kuin edellisenä vuonna mutta toisaalta vähemmän kuin kahtena ensimmäisenä kilpailutusvuonna. Tämä lienee luonnollinen kehitys kilpailulle avattavilla markkinoille: ensin useat eritasoiset yritykset innostuvat kilpailutuksesta ja kokeilevat resurssiensa riittävyyttä ja kilpailukykyään. Osa yrityksistä vetäytyy kilpailusta jo ensimmäisten vuosien aikana. Markkinat alkavat aidosti kehittyä vasta parin vuoden jälkeen.

Alalla toimivat tuottajat ovat tottuneet tilaajan vaatimuksiin, mistä kertoo se, ettei neljäntenä vuonna tarjouskilpailuun ilmoittautuneista enää hylätty ketään esikarsintavaiheessa. Myös tarjouksen jättäneiden osuus ilmoittautuneista on kasvanut koko ajan ja oli vuonna 2004 84 prosenttia. Vuosina 2003 ja 2004 hyväksytyn tarjouksen jättäneiden osuus kaikista tarjoajista oli 95 prosenttia tai enemmän. Tämä kertyy toimialan yritysten laadullisesta kehittämisestä, varsinkin kun otetaan huomioon se, että vuonna 2004 toiminnallisen kuvauksen hyväksymisrajaa nostettiin 350 pisteestä 400 pisteeseen. Alusta asti urakat ovat vuosittain jakautuneet 4 - 5 urakoitsijan hoidettavaksi. Yhteensä 7 eri urakoitsijaa on saanut alueurakan hoidettavakseen kilpailutusvuosien aikana. Tarjouskilpailuun on vuosien 2001 – 2004 aikana osallistunut yhteensä 36 urakoitsijaa.

Koko kilpailutusajan yksityisen sektorin voittamat urakat ovat olleet keskimääräistä urakkaa pienempiä. Tämä erotus on tosin pienentynyt merkittävästi vuoden 2001 15 prosentista tämän vuoden 3,5 prosenttiin.

Taulukko 25. Markkinaosuudet koko tarjoushinnan mukaan

urakoitsija	2001, %	2002, %	2003, %	2004, %	1.10.2004, %
Tieliikelaitos	77	87	77	73	76
YIT Rakennus Oy	15	3	16	15	13
Skanska Asfaltti Oy	6	-	2	-	1
NCC Roads Oy	-	3	5	10	7
Savon Kuljetus Oy	2	-	-	1	1
Traktoriurakointi Veljekset Määttä Ay	-	2	-	1	1
Rakennusliike Karjaluo Oy	-	5	-	-	1



Kuvio 14. Markkinaosuudet koko tarjoushinnan mukaan

Markkinaosuuksissa on tapahtunut heittelevää liikettä. Tieliikelaitoksen markkinaosuus on vaihdellut kilpailuajanjaksolla 73:sta 87 prosenttiin. Vuonna 2002 Tieliikelaitoksen markkinaosuus kasvoi ensimmäisestä kilpailutusvuodesta, mutta on laskenut sen jälkeen. Edelleen kuitenkin kolme neljäsosaa tienhoidon markkinoista on kokonaistarjoushinnoista laskettuna Tieliikelaitoksen hallinnassa. YIT Rakennus Oy:n markkinaosuus on ollut 15 prosentin luokkaa, paitsi vuoden 2002 kilpailutuskierroksella, jolloin se laski kolmeen prosenttiin. Skanska Asfaltti Oy:n markkinaosuus on kilpailutusajanjaksona laskenut, ja NCC Roads Oy:llä vastaavasti kasvanut. Savon Kuljetus Oy:lla, Traktoriurakointi Veljekset Määttä Ay:lla ja Rakennusliike Karjaluoolla on marginaaliset markkinaosuudet.

Taulukko 26. Markkinaosuudet vuosittaisen tarjoushinnan mukaisesti

	2001, %	2002, %	2003, %	2004, %	1.10.2004, %
Tieliikelaitos	77	87	77	72	78
YIT Rakennus Oy	15	3	15	16	12
Skanska Asfaltti Oy	6	-	3	-	1
NCC Roads Oy	-	3	5	8	6
Savon Kuljetus Oy	2	-	-	2	1
Traktoriurakointi Veljekset Määttä Ay	-	2	-	2	1
Rakennusliike Karjaluo Oy	-	5	-		1

Tärkeä rooli markkinoiden kehittymiselle on monipuolisten alihankintaverkostojen muodostumisella. Tämä seikka myös tilaajan on hankintatoimissaan pyrittävä varmistamaan.

Taulukko 27. Tieliikelaitoksen markkinaosuus hoidon pääurakoinnissa, kaikki käynnissä olevat urakat (%).

	urakkamäärästä ¹²	urakoiden arvosta ¹³
2000	98	78
2001	93	77
2002	90	83
2003	82	81
2004	76	77

11 MARKKINOIDEN ALUEELLINEN TARKASTELU

Tieliikelaitoksen vuosittain saamien urakoiden osuus on säilynyt siirtymäkauden ajan keskimääräistä korkeampana Kaakkois-Suomen sekä Hämeen tiepiireissä. Keski-Suomen tiepiirissä Tieliikelaitoksen saamien urakoiden osuus on jatkuvasti kasvanut. Lapin tiepiirin alueurakat ovat herättäneet urakoitsijoiden kiinnostuksen ja urakoihin saadaan paljon tarjouksia: siellä Tieliikelaitoksen markkinaosuus on myös keskimääräistä pienempi.

Kilpailun avaamisen alueellisiin ongelmakohtiin tulisi puuttua suunniteltaessa seuraavan vuoden kilpailutuskierroksia. Erityisesti Keski-Suomessa ja Hämeessä pitäisi paikallisia urakoitsijoita kannustaa osallistumaan kilpailuun. Lyhytkestoisiin ja pieniin urakoihin saadaan keskimääräistä enemmän tarjouksia, joten esimerkiksi alueurakoiden sisältöä ja kestoja muuttamalla voisi kilpailua saada aktivoitua.

Taulukko 28. Tieliikelaitoksen osuus (kilpailu-)urakoiden määrästä ko. vuoden kilpailutuksessa tiepiireittäin, %

tiepiiri	2001	2002	2003	2004
U	67	100	50	50
T	100	100	50	80
KaS	100	100	100	75
H	100	100	75	100
SK	75	100	67	40
KeS	50	100	100	100
V	100	75	100	67
O	67	25	100	83
L	50	100	67	50

¹³ Vuosina 2000 - 2003 tämä on laskettu käynnissä olevien kilpailu-urakoiden määrästä/arvosta. Koska vuonna 2004 ei neuvottelu-urakoita ole enää käynnissä, luku käsittää kaikki urakat.

Taulukko 29. Tieliikelaitoksen osuus (kilpailu-)urakoiden arvosta ko. vuoden kilpailutuksessa tiepiireittäin, %

tiepiiri	2001	2002	2003	2004
U	73	100	51	62
T	100	100	38	75
KaS	100	100	100	76
H	100	100	69	100
SK	84	100	56	58
KeS	48	100	100	100
V	100	82	100	61
O	81	32	100	92
L	39	100	26	41

Taulukko 30. Useaan tiepiiriin tarjouksen jättäneiden yritysten osuus kaikista tarjoajista

tiepiiri	2001, %	2002, %	2003, %	2004, %
U	100	100	100	100
T	83	50	100	88
KaS	60	75	100	100
H	100	100	100	100
SK	63	50	71	83
KeS	100	100	100	100
V	57	63	100	100
O	75	59	71	64
L	60	67	50	56
yhteensä	78	74	88	88

Paikallisten urakoitsijoiden osuus tarjoajista on pienentynyt siirtymäkauden aikana, ollen vuosina 2003 ja 2004 vain 12 prosenttia. Uudenmaan, Hämeen ja Keski-Suomen tiepiireihin ei ole kertaakaan saatu paikallisen urakoitsijan tarjousta, joka olisi tullut hyväksytyksi. Näissä piireissä voisi kokeilla urakkakoon pienentämistä, jotta pienempiäkin urakoitsijoita saataisiin houkuteltua osallistumaan hoidon alueurakoinnin tarjouskilpailuun.

12 LAATUKILPAILU

Kilpailutuksen ajan Tieliikelaitos on pysynyt selvänä laatujohtajana. Vuosina 2001, 2002 ja 2004 Tieliikelaitos sai parhaat pisteet kaikissa muissa paitsi yhdessä ja vuonna 2003 muissa paitsi kahdessa urakassa. Vuosina 2001 - 2004 Tieliikelaitos on myös saanut kilpailutuskierroksen korkeimmat laatu-pisteet. Tieliikelaitoksen vahva asema näkyy myös siinä, että korkeimmat laatu-pisteet saaneen ero muihin on melko suuri, kun taas toisen ja kolmannen tarjouksen laatu-pisteiden erotus on melko pieni. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että Tieliikelaitoksen ero yksityisiin tarjoajiin on suuri, mutta yksityisten yritysten kesken erot ovat pieniä.

Vuosina 2003 ja 2004 laatukilpailu on ollut tiukinta Keski-Suomen ja Vaasan tiepiireissä. Jää nähtäväksi säilyykö kilpailu tiukkana näissä tiepiireissä seu-

raavinakin kilpailutusvuosina. Kilpailun kireys on tosin vaihdellut vuosittain piireissä paljonkin.

Taulukko 31. Laaturasteiden prosenttijakauma vuosina 2002 - 2004

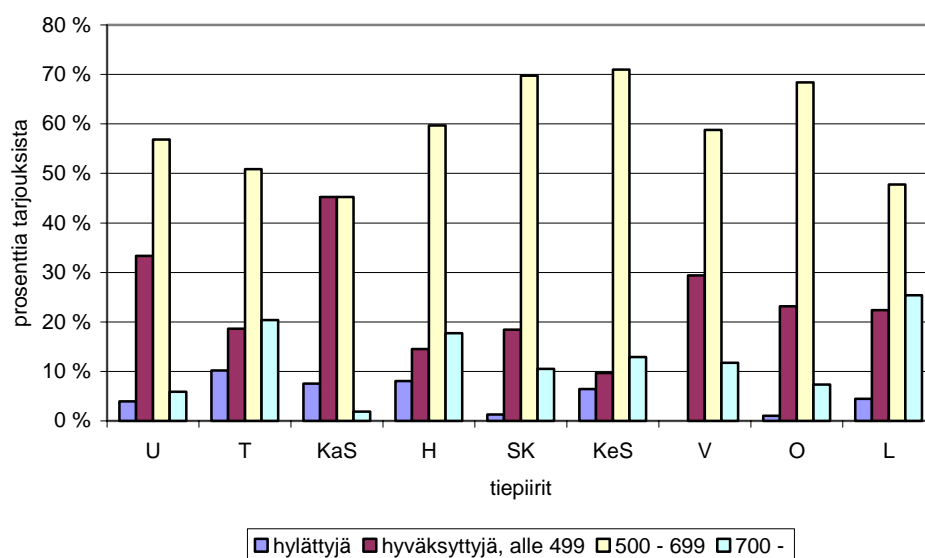
	hylättyjä, %	- 499 (hyväksytyt), %	500 - 699, %	yli 700, %
2001	3	21	61	15
2002	6	22	49	23
2003	1	21	68	10
2004	6	24	63	7

Laaturasteiden hajonta on pienentynyt pisteasteikon yläpäästä. Vuonna 2003 yli 700 pistettä ylittäneitä tarjouksia oli jopa 23 prosenttia kaikista tarjouksista, kun tällaisten tarjousten osuus oli vuosina 2003 ja 2004 huomattavasti pienempi. Hajonnan pienentymiseen on vaikuttanut tarjousten laadun parantuminen ja toisaalta arvosteluraatien työskentelyn kehittyminen koulutuksen ja yli piirirajojen muodostettujen raatien käyttöönoton myötä.

Taulukko 32. Tieliikelaitoksen ja yksityisen sektorin keskimääräinen piste-ero ja erotuksen merkitys tarjoushinnassa, pistettä ja %

	paras yksityinen	toiseksi paras yksityinen
1998	220 pistettä, 6,4 %	262 pistettä, 7,6 %
1999	88 pistettä, 2,6 %	248 pistettä, 7,0 %
2001	74 pistettä, 2,2 %	170 pistettä, 4,9 %
2002	84 pistettä, 2,5 %	151 pistettä, 4,4 %
2003	53 pistettä, 0,8 %	114 pistettä, 2,1 %
2004	61 pistettä, 0,9 %	130 pistettä, 2,4 %

Laadun merkitys tarjoushintaan on jatkuvasti pienentynyt Tieliikelaitoksen ja parhaiden yksityisen yritysten välillä ja on ollut vuosina 2003 ja 2004 jo alle yhden prosentin. Eniten tähän on vaikuttanut vertailuhinnan uusi laskenta-kaava, joka korostaa laatuerojen merkitystä tarjouksissa, jotka juuri täyttävät tilaajan perusvaatimukset. Vastaavasti laatuerojen merkitystä vertailuhintaan on korkeiden pisteiden alueella vähennetty.



Kuvio 15. Laatupisteiden jakauma tiepiireittäin vuosina 2001 - 2004

Taulukko 33. Useaan tiepiiriin tarjonneiden yritysten laatupisteiden hajonta¹³

urakoitsija		350-499	500-699	yli 700	keskiarvo	max/min	keskihajonta
Tieliikelaitos	2004	0	26	12	681	1,36	44
	2003	0	19	9	679	1,22	35
YIT Rakennus Oy	2004	0	38	0	603	1,25	40
	2003	0	28	0	614	1,27	37
NCC Roads Oy	2004	9	28	1	547	1,66	69
	2003	1	11	0	581	1,45	66
Skanska Asfaltti Oy	2004	0	18	1	598	1,38	57
	2003	0	12	2	587	1,41	64
RTA–Rakennus ja Kuljetus Oy	2004	6	0	0	400	1,32	33
	2003	6	0	0	450	1,20	30
Kesälahden Maansiirto Oy	2004	5	0	0	449	1,12	19
	2003	2	2	0	473	1,30	56
Andament Oy	2004	4	0	0	477	1,10	17
	2003	3	1	0	498	1,11	21

Usean tiepiiriin alueurakoihin tarjonneista urakoitsijoista ainoastaan Tieliikelaitos ja Skanska onnistuivat korottamaan pistekeskiarvoaan tämän vuoden kilpailutuksessa. YIT Rakennus Oy:n laatutaso on pysynyt tasaisena vuodesta toiseen: sen kaikki tarjoukset vuosina 2003 ja 2004 ovat olleet välillä 500 - 699 pistettä.

¹³ Keskiarvoa, keskihajontaa ja max/min -suhdetta laskettaessa on otettu huomioon myös laatupisteiden perusteella hylätyt tarjoukset.

Taulukko 34. Laatupisteiden hajonta erikokoisilla urakoitsijoilla

	useissa tiepiireissä tarjonneet urakoitsijat				paikalliset urakoitsijat			
	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
tarjouk- sia, %	84	82	88	90	16	18	12	10
laatupis- teiden keskiar- vo	590	607	601	582	482	428	467	496
laatupis- teiden keskiha- jonta	99	114	83	90	75	142	97	62
laatupis- teiden max/min	2,11	2,79	1,91	2,03	1,61	4,87	2,57	1,50

Useissa tiepiireissä tarjonneiden yritysten tarjousten osuus kaikista tarjouksista on kasvanut vuosien 2001 - 2004 aikana. Laatupisteiden hajonta on pienentynyt etenkin paikallisilla yrityksillä, samalla kuin laatupisteiden keskiarvo on noussut koko ajan. Käytännössä siis yritysten asiantuntevuus on parantunut ja matalia laatupisteitä saavuttavia tarjouksia saadaan koko ajan vähemmän. Sen sijaan useissa piireissä tarjonneiden urakoitsijoiden piste-keskiarvo on laskenut, johon eniten on vaikuttanut pisteytysraatien entistä yhtenäisempi toimintakulttuuri.

13 HINTAKILPAILU

Urakoiden perustöiden vuosikilometrihinnat ovat laskeneet kilpailutusajanjaksona merkittävästi, keskimäärin 13 prosenttia. Hintakilpailu on kiristynyt kilpailutusajanjaksona. Vuonna 2002 toiseksi tulleen tarjoushinta oli keskimäärin 9,3 prosenttia kalliimpi kuin edullisemman tarjouksen jättäneen. Vuonna 2003 vastaava luku oli 6,3 ja tänä vuonna 5,6 prosenttia. Rahassa mitattuna ero oli vuonna 2001 4,5 miljoonaa, 2002 11,5 miljoonaa, 2003 11,9 miljoonaa ja tänä vuonna peräti 17,7 miljoonaa euroa. Hintakilpailun kireys on vaihdellut tiepiireissä vuosittain ja on mahdotonta tehdä arvioita siitä, onko hintakilpailun kehityksessä ollut eroja tiepiireittäin.

Tarjoushintojen hajonta on pysynyt ennallaan. Yli 31 prosentin päässä halvimasta tarjouksesta olevien osuus on säilynyt suurena. Etenkin vuonna 2002 hajonta oli voimakasta. Suurin osa tarjouksista, jatkuvasti vähintään neljännes, on 6 - 15 prosentin päässä halvimasta tarjouksesta.

Taulukko 35. Urakoiden alimman tarjouksen mukaiset perustöiden¹⁴ vuosikilometrihinnat tiepiireittäin vuosina 2002 - 2004

tiepiiri	€/km/vuosi			
	2001	2002	2003	2004
U	2437	2441	2902	2010
T	1809	2077	2060	1893
KaS	2151	1999	2232	1707
H	1721	2225	1859	1786
SK	1877	1664	1535	1727
KeS	1877	2150	1746	1558
V	2001	1939	1908	1899
O	1757	1619	1392	1407
L	1909	1643	1490	1461
keskimäärin	1949	1906	1812	1716

Taulukko 36. Tarjoushintojen ero halvimpaan tarjoukseen

	enintään 5 %, %:ssa tarjouksista	6 - 15 %, %:ssa tarjouksista	16 - 30 %, %:ssa tarjouksista	vähintään 31 %, %:ssa tarjouksista
2001	24	32	28	16
2002	18	25	29	28
2003	23	38	27	12
2004	20	34	31	15

Tilaajalle on esitetty kritiikkiä kustannusarvion julkistamisesta tarjouspyynnössä, koska sen koetaan ohjaavan markkinoiden hinnoittelua. Tarjoushintojen suuri hajonta kuitenkin puoltaa kustannusarvion julkaisemista. Koska alueurakoiden hoito on kohtuullisen uusi tuote markkinoilla eikä vakiintunutta hintatasoa vielä ole, voidaan kustannusarvion esittämistä pitää markkinainformaatiota lisäävänä ja samalla kilpailua edistävänä tekijänä.

Vuonna 2001 tarjouskilpailun voittaneen ja toiseksi tulleen tarjoushintojen ero oli alle 5 prosenttia yli 65 prosentissa urakoista. Vastaava luku oli vuonna 2002 46 prosenttia. Vuosina 2003 ja 2004 50 prosentissa urakoista toiseksi tarjouskilpailussa sijoittuneen tarjoushinta oli korkeintaan 5 prosentin päässä voittajasta.

Vuosien 2001 - 2004 kilpailutuksissa yhteensä 13 urakkaa 115:sta, eli 11 prosenttia, on ratkennut laatupisteillä, siten että edullisimman tarjouksen tehnyt ei voittanut urakkaa.

Tieliikelaitos on hintajohtaja tienpidon markkinoilla. Sen asema on kuitenkin hieman heikentynyt hintakilpailun kiristyttyä. Tänä vuonna Tieliikelaitoksen

¹⁴ Nämä luvut eivät siis sisällä runkokelirikko-, tiemerkinä töitä yms..

tarjous oli edullisin 22 urakassa, eli 58 prosentissa urakoista. Vuonna 2003 vastaava osuus oli 73, 2002 68 prosenttia ja 2001 65 prosenttia.

Vuonna 2004 tarjouskilpailun voittaneen tarjoushinta alitti tilaajan kustannusarvion keskimäärin 17 prosentilla. Yhdessä urakassa voittanut tarjoushinta oli jopa 37 prosenttia kustannusarviota edullisempi. Vuonna 2003 kustannusarvioon oli keskimäärin 14 prosenttia, ja vuosina 2002 ja 2001 9 prosenttia. Ero on siis kasvanut siirtymäkautena.

Tilaajan ajantasaiseen hintainformaatioon perustuva kustannusarvio on siirtymäkaudella ollut jatkuvasti huomattavasti tarjoushintoja korkeampi. Suuri ero voi johtua markkinoiden epäterveestä hintatasosta, jolloin yritykset hinnoittelevat tuotteensa alle todellisten tuotantokustannusten, tai jatkuvasti kasvavasta tuottavuudesta. Mikäli kyse on kannattamattomasta hinnoittelusta, se johtaa väistämättä ennen pitkää yritysten poistumiseen markkinoilta. On mahdollista, että osa yrityksistä on markkinoiden alkuvaiheessa valmiita tuottamaan kustannukset alittavalla hintatasolla säilyäkseen markkinoilla ja ison tilaajan tuottajana, pyrkien tulevaisuudessa nostamaan hintatasoaan.

14 MUITA KOKEMUKSIA

14.1 Erimittaiset sopimuskaudet kilpailutuksessa

Vuodesta 2003 alkaen on kilpailutettu erimittaisia hoitourakoita. Kilpailutettavana on ollut viiden ja seitsemän vuoden urakoita. Näiden lisäksi mukana oli 3+2 ja 5+2 optiourakoita. Molempina vuosina saatiin eniten tarjouksia urakkaa kohti kolmen vuoden urakoissa. Tänä vuonna myös 3+2 -optiourakat herättivät urakoitsijoiden keskuudessa kiinnostusta ja niihin jätettiin runsaasti tarjouksia. Molempina vuosina parhaat laatupisteet on saatu seitsenvuotuisissa urakoissa. Samoin hintakilpailu on sitä tiukempaa, mitä pidempi urakka on kyseessä. Hintakilpailua on tässä mitattu toiseksi alhaisimman tarjoushinnan suhteella alhaisimpaan tarjoushintaan.

14.2 Pilotit

Pilotteja kokeiltiin menestyksekkäästi vuosina 2003 ja 2004. Erityisesti asiakastytyväisyysbonuksen osalta kokemukset olivat erittäin positiivisia: tarjousaktiivisuus kasvoi huomattavasti.

15 PÄÄTELMÄ

Tiehallinnon julkishallinnollinen asema velvoittaa sitä toimimaan hankintatoimissaan erityisen huolellisesti ja kilpailuneutraliteettia ylläpitäen. Tiehallinnon hankintoja säätelee laki julkisista hankinnoista. Julkisena toimijana on Tiehallinnon kyettävä erityisen pitkäjänteiseen hankintasuunnitteluun. Varsinkin pienemmille tuottajille voi epäjohtonmukainen hankintapolitiikka aiheuttaa ylitsepääsemättömiä ongelmia.

Kilpailun avaaminen ja markkinoiden kehittyminen yleisten teiden hoidon alalla on sujunut verraten hyvin. Kilpailutuksella on saavutettu merkittäviä säästöjä. Osapuolten kokemus kilpailutuksesta kasvaa vuosi vuodelta.

Tieliikelaitoksen markkinaosuus on säilynyt huomattavana. Asiaa tarkasteltaessa ei ole kuitenkaan tullut ilmi seikkoja, jotka viittaisivat markkinoiden kilpailun häiriintymiseen. Tieliikelaitoksen markkina-asema on historiallisista syistä vahva, mutta muutaman vuoden kuluessa markkinat saavuttanevat luonnollisen tilansa.

Vaikka markkinaosuuksien tarkastelu lienee yleisin keino määrittää kilpailun toimivuutta, se ei kaikissa tilanteissa ole toimiva mittari. Markkinoita vasta avattaessa parempi keino on tarkastella alan toimijoiden määrää ja kilpailuaktiivisuutta. Erityistä huomiota tulee kiinnittää uusien toimijoiden mahdollisuuksiin markkinoille pääsyyn. Markkinoille pääsyn esteitä voi syntyä esim. tarjousasiakirjojen monimutkaisuudesta, hankalista pätevyys- tai laatuvaatimuksista, ristisubventioista ja julkisista tuista sekä siitä, että kilpailutettavien urakoiden koko tai tuotesisältö ei vastaa alan toimijoiden mahdollisuuksia.

Kunnossapidon alueurakat ovat kiinnostaneet sekä valtakunnan laajuisesti, monella toimialalla toimivia, että pienempiä, paikallisia yrityksiä. On erittäin tärkeää, että markkinoilla toimii monipuolisesti erilaisia urakoitsijoita. Maanrakennusosalalla on melko tyypillistä markkinoiden voimakas polarisoituminen. Alalle tuleminen vaatii kalliita koneinvestointeja ja liiketoiminta on ainakin alkuvaiheessa maantieteellisesti rajattu tietylle toiminta-alueelle. Kunnossapidon alueurakoinnin tulevaisuuden kannalta on erittäin tärkeää, että jatkossakin urakat ovat myös paikallisten urakoitsijoiden saavutettavissa. Paikallisten urakoitsijoiden toimintaa markkinoilla voidaan helpottaa säilyttämällä osa urakoista kooltaan ja sisällöltään kohtuullisina. Kilpailun avaamisen lopulliset vaikutukset maanrakennusalan kehittymiseen lienevät näkyvissä vasta 2010-luvulla. Siihen asti markkinat ja markkinoilla toimivat urakoitsijat hakevat paikkaansa.

Laissa Tieliikelaitoksesta veloitetaan Tieliikelaitos jättämään tarjous jokaiseen Tiehallinnon hoidon alueurakkaan. Lainvalmistelutöiden mukaan tällä pyritään takaamaan se, ettei yleinen tieverkko jää miltään osin hoitamatta. Siirtymäkaudella on hoitourakoista ollut kiinnostunut jatkuvasti yli 20 yritystä, ja vuonna 2004 saatiin jokaiseen alueurakkaan vähintään kolme hyväksyttyä tarjousta, joten tarvetta Tieliikelaitoksen pakkotarjoamiselle ei enää liene.

Ulkomaisten yritysten kiinnostus hoitourakoita kohtaan on ollut toistaiseksi erittäin vähäistä. Näiden houkuttelevuuden mukaan kilpailuun saattaa vaatia tilaajalta ylimääräisiä ponnisteluja, mutta kilpailun kiristyessä ja hintatason laskiessa tämä vaivannäkö varmasti palkitaan.

Markkinoiden toimivuus ei ole ainoastaan alalla toimivien tuottajien etu, vaan vähintään yhtä tärkeää se on myös tilaajalle ja tienkäyttäjälle. Terve kilpailu on kokonaistaloudellisesti edullisen hankintatoimen ehdoton edellytys. Mitä edullisemmin laadukkaat tienpidon tuotteet saadaan ostettua, sitä parempaa vastinetta veronmaksajat saavat rahoilleen. Siksi kilpailutilanteen jatkuva seuraaminen ja tarvittaessa myös kilpailunedistäminen käytettävissä olevin keinoin kuuluu julkisen hankintayksikön rooliin.

16 LIITTEET

KUNNOSSAPIDON ALUEURAKAT 2004

Tie- piiri	Urakka	Kesto, v	Hoito- alueen koko, km	Tilaajan kustannus- arvio, M€	Tar- jouk- sia	Voittanut yritys	Voittajan tarjoushinta, M€	Toiseksi tul- leen tarjous- hinta, M€	Alin hinta	Voittajan ero kus- tannus- arvioon, M€	Voittajan ero kus- tannus- arvioon, %	Voittajan hintaero 2. tullee- seen, %	€/km/v
U	Espoo	5+2	625	14,508	3	YIT Rakennus Oy	12,519	12,602	12,519	-2,0	-14 %	-1 %	4 006
U	Nummi	3+2	755	6,165	6	YIT Rakennus Oy	4,438	5,595	4,438	-1,7	-28 %	-21 %	1 959
U	Tammisaari	7	806	17,519	6	Tieliikelaitos	13,852	14,150	13,852	-3,7	-21 %	-2 %	2 455
U	Vantaa	5+2	558	16,202	4	Tieliikelaitos	14,401	14,851	14,401	-1,8	-11 %	-3 %	5 162
T	Harjavalta	7	514	7,600	5	Tieliikelaitos	6,300	6,793	6,300	-1,3	-17 %	-7 %	1 751
T	Laitila	3	637	4,400	4	Tieliikelaitos	3,343	3,724	3,343	-1,1	-24 %	-10 %	1 749
T	Pori	3+2	779	5,800	4	Tieliikelaitos	5,174	5,374	5,174	-0,6	-11 %	-4 %	2 214
T	Raisio	3+2	929	7,000	3	YIT Rakennus Oy	5,851	5,953	5,851	-1,1	-16 %	-2 %	2 099
T	Somero	3	616	3,800	8	Tieliikelaitos	3,030	3,130	3,030	-0,8	-20 %	-3 %	1 640
KaS	Imatra	5	1102	12,000	4	YIT Rakennus Oy	10,053	10,860	10,053	-1,9	-16 %	-7 %	1 824
KaS	Lappeenranta	5	1234	14,500	4	Tieliikelaitos	10,574	11,909	10,574	-3,9	-27 %	-11 %	1 942
KaS	Mikkeli	3	1396	10,900	3	Tieliikelaitos	7,801	8,323	7,801	-3,1	-28 %	-6 %	1 863
KaS	Pieksämäki	7	1071	17,000	5	Tieliikelaitos	13,190	13,354	13,190	-3,8	-22 %	-1 %	1 759
H	Forssa	3+2	986	5,746	6	Tieliikelaitos	5,157	5,309	5,157	-0,6	-10 %	-3 %	1 743
H	Kangasala	7	616	10,267	6	Tieliikelaitos	9,027	8,924	8,924	-1,2	-12 %	1 %	2 093
H	Lahti	3+2	1100	6,985	5	Tieliikelaitos	5,966	6,545	5,966	-1,0	-15 %	-9 %	1 808
H	Orivesi	7	894	13,576	6	Tieliikelaitos	11,276	11,444	11,276	-2,3	-17 %	-1 %	1 802
SK	Iisalmi	3	933	5,955	5	YIT Rakennus Oy	5,065	5,250	5,065	-0,9	-15 %	-4 %	1 810
SK	Joensuu	5+2	911	9,925	4	NCC Roads Oy	9,303	9,485	9,303	-0,6	-6 %	-2 %	2 042
SK	Kiuruvesi	3	476	2,795	6	Savon Kuljetus Oy	2,647	2,920	2,647	-0,1	-5 %	-9 %	1 854
SK	Kuopio	5	1095	14,206	4	Tieliikelaitos	11,994	13,818	11,994	-2,2	-16 %	-13 %	2 191
SK	Suonenjoki	7	977	13,760	4	Tieliikelaitos	11,740	12,371	11,740	-2,0	-15 %	-5 %	1 717
KeS	Karstula	5	784	7,500	4	Tieliikelaitos	6,373	6,985	6,373	-1,1	-15 %	-9 %	1 626
KeS	Pihtipudas	7	894	11,600	3	Tieliikelaitos	10,117	10,265	10,117	-1,5	-13 %	-1 %	1 617
KeS	Suolahti	3	728	4,900	3	Tieliikelaitos	4,040	4,020	4,020	-0,9	-18 %	0,5 %	1 850
V	Kokkola	3	641	4,046	4	Tieliikelaitos	3,742	4,184	3,742	-0,3	-8 %	-11 %	1 946
V	Pietarsaari	5+2	1004	8,956	5	YIT Rakennus Oy	7,419	8,185	7,419	-1,5	-17 %	-9 %	1 642
V	Seinäjoki	3+2	1255	8,428	4	Tieliikelaitos	8,035	8,814	8,035	-0,4	-5 %	-9 %	2 516
O	Ii	7	611	7,100	5	Tieliikelaitos	6,626	7,524	6,626	-0,5	-7 %	-12 %	1 549
O	Kajaani	7	1696	19,200	3	Tieliikelaitos	16,836	16,970	16,836	-2,4	-12 %	-1 %	1 480
O	Kuusamo	3+2	1005	4,900	7	Traktoriurakointi Velj. Määttä	3,837	4,159	3,837	-1,1	-22 %	-8 %	1 273
O	Pudasjärvi	4	704	4,200	7	Tieliikelaitos	3,971	3,947	3,947	-0,2	-5 %	1 %	1 410
O	Pulkila	3+2	801	4,100	6	Tieliikelaitos	3,626	3,678	3,626	-0,5	-12 %	-1 %	1 509
O	Raahe	5	2190	16,100	5	Tieliikelaitos	14,350	15,160	14,350	-1,8	-11 %	-5 %	1 469
L	Ivalo	5	1138	10,747	6	Tieliikelaitos	7,925	7,843	7,843	-2,8	-26 %	1 %	1 393
L	Kemi	5	1657	15,777	7	NCC Roads Oy	10,010	11,929	10,010	-5,8	-37 %	-16 %	1 208
L	Rovaniemi	3	1095	7,778	8	Tieliikelaitos	6,048	6,094	6,048	-1,7	-22 %	-1 %	1 841
L	Sodankylä	7	1112	14,028	7	NCC Roads Oy	9,862	10,751	9,862	-4,2	-30 %	-8 %	1 267
yht.	38 kpl		36325	369,969	189		305,519	323,190	305,29	-64,4	-17 %	-5 %	

